



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

44^e LÉGISLATURE, 1^{re} SESSION

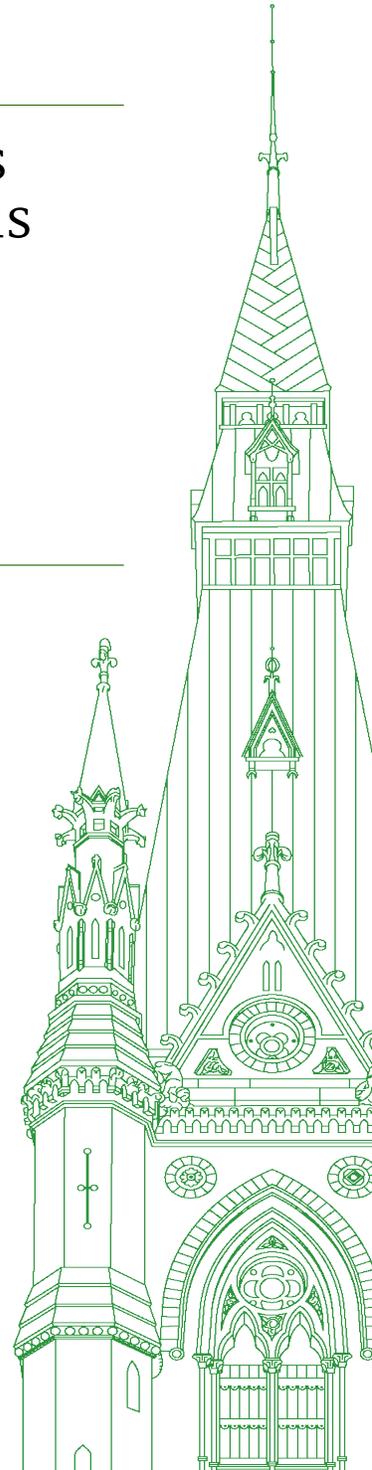
Comité permanent des opérations gouvernementales et des prévisions budgétaires

TÉMOIGNAGES

NUMÉRO 014

PARTIE PUBLIQUE SEULEMENT - PUBLIC PART ONLY

Le vendredi 8 avril 2022



Président : M. Robert Kitchen

Comité permanent des opérations gouvernementales et des prévisions budgétaires

Le vendredi 8 avril 2022

• (1305)

[Traduction]

Le président (M. Robert Kitchen (Souris—Moose Mountain, PCC)): Bienvenue à la 14^e réunion du Comité permanent des opérations gouvernementales et des prévisions budgétaires de la Chambre des communes.

Nous poursuivrons aujourd'hui l'étude de la Stratégie nationale de construction navale. Durant les 60 dernières minutes de la séance, nous traiterons par ailleurs d'affaires du Comité.

Les membres du Comité s'attendent à ce que les témoins dévoilent tout éventuel conflit d'intérêts afin de bien saisir le contexte des témoignages qu'ils s'appêtent à entendre. Si un témoin estime que son témoignage pourrait être influencé par un intérêt actuel ou passé, je l'invite à l'indiquer pendant sa déclaration préliminaire.

Conformément à l'ordre adopté par la Chambre le 25 novembre 2021, la réunion d'aujourd'hui adopte un format hybride, c'est-à-dire que les membres y assistent en personne ou au moyen de l'application Zoom. Pour ce qui est de la liste des intervenants, le greffier et moi nous efforcerons de respecter l'ordre des interventions pour tous les députés, qu'ils participent à la réunion à distance ou en personne.

Je profite de l'occasion pour rappeler à tous les participants qu'il est interdit de faire des saisies d'écran ou de prendre des photos de leur écran.

Compte tenu de la pandémie actuelle, et conformément aux recommandations des autorités sanitaires ainsi qu'à la directive du Bureau de régie interne du 19 octobre 2021, pour assurer votre santé et votre sécurité, je demanderais à tous ceux qui assistent à la séance en personne de respecter les points suivants. Il est recommandé que toute personne qui ressent des symptômes participe à la réunion à distance au moyen de Zoom, et non en personne. Tous ceux qui participent à la réunion en personne doivent maintenir entre eux une distance physique de deux mètres, qu'ils soient assis ou debout. Tous les participants doivent porter un masque non médical lorsqu'ils circulent dans la salle. Il est très fortement recommandé que les membres portent un masque en tout temps, y compris lorsqu'ils sont assis. Nous avons mis à votre disposition dans cette salle des masques non médicaux, qui permettent de mieux se faire comprendre que les masques en tissu. Vous devez également maintenir une bonne hygiène des mains en utilisant le désinfectant fourni à l'entrée de la salle. Les salles des comités sont nettoyées avant et après chaque réunion. Dans l'optique de maintenir la salle propre, nous incitons toutes les personnes présentes à nettoyer à leur arrivée et à leur départ de leur poste les surfaces utilisées, comme le bureau, la chaise et le microphone, au moyen des lingettes désinfectantes qui sont fournies.

En ma qualité de président, je veillerai au respect de ces mesures pendant la réunion, et je remercie d'avance tous les membres de leur coopération.

Sur ce, je souhaite la bienvenue aux témoins. Nous entendrons M. Choi et le vice-amiral Norman.

J'invite M. Choi à présenter sa déclaration préliminaire.

M. Timothy Hiu-Tung Choi (consultant, chercheur associé, candidat au doctorat, University of Calgary, à titre personnel): Merci, monsieur le président.

Monsieur le président, mesdames et messieurs les députés, je vous remercie de m'avoir invité à exposer mon point de vue à cet auguste comité.

De nombreux témoins vous ont déjà parlé de la complexité des processus associés à la Stratégie nationale de construction navale et des obstacles qui en résultent, alors aujourd'hui, je me concentrerai plutôt sur trois grandes questions.

Primo, il y a les ambitions navales du Canada et la conception des navires de combat de surface canadiens. Le Canada administre pour ainsi dire deux Marines distinctes: l'une sur la côte pacifique et l'autre sur la côte atlantique. Ce qu'on appelle « la règle de trois » en termes de marine signifie que, pour chaque navire qu'un pays souhaite envoyer à l'étranger, il doit en avoir au moins deux autres afin de répondre aux besoins en formation et pour que tous les navires puissent être entretenus comme il se doit. Les navires de combat que le Canada souhaite déployer à l'étranger doivent donc être capables de se défendre tout à la fois contre les menaces aériennes, sous-marines et de surface qui existent de nos jours, car, la plupart du temps, ils doivent se débrouiller seuls. Il est donc logique, dans ce contexte, que les autorités navales aient décidé que les 15 navires de combat de surface canadiens seront bâtis selon les mêmes normes, avec des radars et des missiles antiaériens ultramodernes et une coque de type 26 conçue d'abord et avant tout pour les combats anti-sous-marins. Les sous-marins d'aujourd'hui sont équipés de missiles de croisière antinavires; par conséquent, même un navire anti-sous-marin requiert une solide capacité antiaérienne.

Alors, les nouveaux navires de combat de surface canadiens sauront-ils ajouter les prouesses antiaériennes à leur force anti-sous-marine? Selon moi, la réponse est oui. En un mot, ces navires ont la capacité de couvrir une zone plus vaste que les frégates actuelles s'ils utilisent les mêmes missiles antiaériens, alors même si, après l'examen de son design, le navire de combat de surface canadien compte moins de missiles au total, il n'en demeurera pas moins beaucoup plus efficace que la classe Halifax actuelle. La décision récente d'acquiescer des chasseurs F-35 élargit encore davantage le rayon d'action des navires de combat de surface canadiens.

Secundo, il y a l'intérêt géostratégique qu'a le Canada à développer son secteur de la construction navale. D'autres intervenants avant moi ont souligné l'ascension rapide de la marine chinoise, qui disposera bientôt de la plus grosse flotte du monde. Il a beaucoup moins été question, cela dit, du fait que le secteur de la construction navale occidental a de moins en moins les moyens de nous maintenir en tête de peloton. En 2025, les États-Unis n'auront que trois chantiers navals consacrés à la construction de navires de guerre d'une complexité comparable aux navires de combat de surface canadiens, et tous trois tourneront à plein régime. Dans ce contexte, le quart de la capacité de construction de navires de combat de surface de pointe en Amérique du Nord pourrait bien se trouver au chantier canadien d'Halifax. C'est un élément foncièrement très important, mais il peut également peser dans la balance lorsqu'il est question, dans les discussions avec les États-Unis, de la volonté qu'a le Canada de répondre aux demandes en ce qui concerne le budget défense.

Plus important encore, l'achat de navires à l'étranger lierait également notre politique extérieure à celle du pays qui construirait nos navires. Comme il faudra plusieurs décennies pour construire les 15 futurs navires de combat de surface canadiens, le pays qui construirait nos navires aurait essentiellement un otage de plusieurs milliards de dollars qu'il pourrait utiliser pour n'importe quelle négociation ou dans n'importe quelle situation de crise. Les navires de guerre devraient servir d'outil pour la politique étrangère canadienne et non être un moyen de la prendre en otage.

Tertio, il y a les limites des méthodes actuelles d'estimation des coûts. Pour les architectes navals, il y a une règle générale qui dit que « l'acier est bon marché et l'air est gratuit ». Cela signifie que la taille d'un navire n'est pas linéairement proportionnelle à son coût. Malheureusement, c'est précisément la taille que le directeur parlementaire du budget utilise comme mesure pour arriver à ses estimations de coûts pour le navire de combat de surface canadien. Les systèmes de combat et d'ingénierie représentent de 60 à 70 % environ du coût total d'un bâtiment de guerre, alors que la coque représente le reste, ce qui est relativement peu. Ainsi, la taille du navire de combat de surface canadien ne devrait pas être la mesure choisie pour déterminer l'augmentation de ses coûts. Il faut plutôt se concentrer sur les systèmes de combat.

Toutefois, contrairement à la taille de la coque du navire, il est peu probable que l'étendue des systèmes de combat et d'ingénierie du navire de combat de surface canadien augmente d'ici à sa construction. Autrement dit, si les coûts réels du navire augmentent, ce sera probablement moins à cause de sa conception qu'à cause de l'inflation, puisque la construction des navires s'étendra sur les deux prochaines décennies.

Enfin, certains témoins ont utilisé une règle empirique fondée sur la théorie pour déterminer que les coûts d'exploitation du navire de combat de surface canadien seront trois fois supérieurs à ses coûts d'acquisition et que ce sera inabordable. Pourtant, des données empiriques récentes laissent entendre que cette équation théorique pourrait ne plus s'appliquer. Cela peut être attribué en grande partie au fait que l'équipage d'un navire représente environ 50 % des coûts d'exploitation. Ainsi, nous ne pouvons pas nous attendre à une réduction considérable des coûts d'exploitation du navire de combat de surface canadien, à moins que nous n'achetions également un modèle pour lequel l'équipage serait beaucoup plus petit, ce qui comporte son propre lot d'inconvénients.

Je vais conclure ici.

Le président: Nous passons maintenant aux questions.

Commençons par M. Bezan, pour six minutes.

M. James Bezan (Selkirk—Interlake—Eastman, PCC): Merci, monsieur le président.

Je remercie M. Choi de ses observations, de sa compétence et de sa compréhension de ce que nous devons faire avec nos navires de combat de surface.

Vous avez évoqué le rapport du directeur parlementaire du budget. Tout se fait pendant qu'on attend. Selon le rapport, certaines personnes ont dit du navire de combat de surface canadien qu'il n'était qu'une grosse frégate.

Pouvez-vous en dire davantage sur les systèmes d'armement qu'ils doivent posséder? Vous avez mentionné les F-35 en disant qu'ils amélioreront la portée et les capacités des navires de combat de surface ainsi que les systèmes de défense antiaériens qui seront en place. Surtout, beaucoup de personnes ont des craintes sérieuses quant au coût total et à l'évolution des choses, puisque tout continue de prendre de l'ampleur. L'acier du premier navire de combat de surface n'a même pas encore été coupé.

Comment peut-on mettre les navires à l'eau plus rapidement et préserver les capacités de construction navale du Canada tout en gérant en parallèle un monde transformé, vu l'invasion de l'Ukraine par la Russie? Tout le monde oublie constamment que le Canada est voisin de la Russie dans l'Arctique.

• (1310)

M. Timothy Hiu-Tung Choi: Merci, monsieur Bezan.

Pour ce qui est de la défense antiaérienne, il y a environ sept ans — probablement huit maintenant —, le Canada a désarmé ses destroyers de la classe Iroquois, qui assuraient la capacité de défense antiaérienne longue distance en pouvant attaquer des aéronefs près de la ligne d'horizon et même au-delà.

Actuellement, les frégates de la classe Halifax, qui ont été mises à niveau, font un excellent travail pour ce qui est de se défendre elles-mêmes, mais font beaucoup moins bien pour le secteur environnant. Il est prévu que les nouveaux navires de combat de surface canadiens seront équipés d'un radar à éléments en phase novateur, ce qui signifie grosso modo qu'on pourra les envoyer à la maintenance sans avoir à les éteindre. Si ces radars sont endommagés, on peut donc les réparer sans perdre en capacité de détection, ce qui n'est pas le cas pour d'autres navires, comme les vaisseaux français et italiens qui nous ont été proposés précédemment.

Grâce à ces nouveaux radars, on peut voir plus loin et avec davantage de précision, puis viser et diriger les missiles nécessaires sur cette longue distance. Il y aura une coopération avec les F-35. Étant donné le plan de doter les navires des fameux moyens d'engagement en coopération, un F-35 peut essentiellement devenir un détecteur pour le navire. Ainsi, un F-35 peut voler bien au-delà de l'horizon, puis relayer ce qu'il détecte au navire afin de lui indiquer où envoyer les missiles. Même si un navire ne peut pas voir au-delà de l'horizon, il peut tirer là où un F-35 lui dit de le faire.

M. James Bezan: Les frégates multi-missions — les FREMM — ont-elles la capacité de travailler avec un F-35?

M. Timothy Hiu-Tung Choi: À ce que je sais, non. À ma connaissance, ni l'une ni l'autre des FREMM n'a cette capacité, quoique j'imagine qu'il serait possible de l'intégrer en installant beaucoup de matériel, de logiciels et de microprogrammes additionnels.

En ce qui a trait à votre deuxième question, sur la façon d'accélérer la mise à l'eau des navires, je me plais à dire que le meilleur moment pour maintenir une capacité de construction navale constante et immédiate, c'était il y a 20 ou 30 ans et que le deuxième meilleur moment, c'est maintenant. Actuellement, le processus est établi, quoiqu'il ne soit pas idéal et qu'il puisse être amélioré. Les autres témoins ont donné amplement plus de détails sur cette question que je ne le ferai, mais, essentiellement, l'une des solutions les plus rapides et les plus évidentes à mes yeux consiste à répartir la construction entre deux chantiers.

Il y a de bons et de moins bons côtés à cette façon de faire. Les avantages sont que les navires seront mis à l'eau plus rapidement — ou, du moins, plus rapidement dans leur totalité — et que les répercussions financières de l'inflation seront réduites. L'inconvénient, c'est que la courbe d'apprentissage se répétera dans deux chantiers navals, alors chacun facturera plus cher par navire en moyenne, ce qui pourrait ou non annuler les économies attribuables à l'inflation réduite.

M. James Bezan: Merci.

Je passerai maintenant à l'amiral Norman.

Merci d'être parmi nous, monsieur l'amiral. Je sais que vous n'avez fait aucune remarque préliminaire. Je tiens simplement à vous remercier en particulier de tout le travail que vous avez accompli pour faire progresser la Stratégie de construction navale du Canada et assurer la commande des navires.

Pouvez-vous parler un peu de l'*Astérix* et de la nécessité d'élargir les capacités relatives aux zones de responsabilité dans l'océan? En quoi cela permettra-t-il d'élargir la portée de la Marine royale canadienne?

Vam (à la retraite) Mark Norman (vice-amiral (à la retraite), à titre personnel): Je ne parlerai pas de l'*Astérix* en soi, mais plutôt, de manière plus générale, de la question du ravitaillement et de son importance pour une marine qui aspire à s'étendre au-delà de nos propres côtes.

Pour dire les choses le plus simplement possible, les navires de soutien interarmées qui sont en construction à Vancouver sont une variation sur ce que l'on appelle, de manière générique, les capacités de ravitaillement en mer. Essentiellement, ils permettent à un groupe de navires d'évoluer sur une plus grande distance, car ils transportent avec eux, dans leur groupe, leur propre soutien logistique, ce qui comprend le carburant, les munitions, éventuellement la nourriture et d'autres fournitures.

Par rapport aux chiffres et à l'importance de tout cela, c'est essentiellement un multiplicateur de force. Lorsqu'un groupe de navires de quelque taille que ce soit — deux, trois, quatre — peut rester en mer plus longtemps ou étendre sa portée pour aller plus loin, c'est là où les capacités des navires de soutien interarmées entrent en jeu.

• (1315)

M. James Bezan: Amiral Norman, étant donné que deux navires de soutien interarmées seront bientôt livrés, en plus de l'*Astérix*, aurons-nous des capacités suffisantes pour soutenir la flotte que nous aurons dans l'avenir ou en faut-il en fait un de plus?

Vam (à la retraite) Mark Norman: Pour revenir à l'observation de M. Choi un peu plus tôt, sur la règle de trois — qui n'est pas une règle autant qu'une pratique et un guide pour développer la structure d'une force —, il faut au minimum trois navires pour en avoir un disponible en permanence. À deux plus un, c'est le strict minimum, mais si on veut davantage de souplesse à long terme afin de tenir compte d'éléments comme l'entretien ou les éventuels imprévus, alors tout nombre supérieur à trois donne la possibilité d'avoir au moins deux navires disponibles sur une base quasi permanente.

Le président: Merci, amiral Norman.

Nous passons maintenant à Mme Thompson, pour six minutes.

Mme Joanne Thompson (St. John's-Est, Lib.): Merci, monsieur le président.

Je remercie les deux témoins de leur présence aujourd'hui.

Monsieur Choi, j'aimerais me concentrer sur certaines de vos observations dans vos remarques préliminaires. D'abord, il y a la complexité et les difficultés associées à la Stratégie de construction navale et, parallèlement, la nécessité bien réelle de soutenir la construction navale au Canada en allant au-delà de ce dossier et de cette saison d'acquisition.

Cela dit, en mars 2022, vous avez présenté une communication qui a mis en lumière les désavantages de l'achat de navires tout faits, c'est-à-dire l'achat auprès de fournisseurs existants d'équipement déjà conçu.

Auriez-vous l'obligeance d'expliquer certains des coûts qu'implique l'adaptation de systèmes de défense achetés d'autres pays pour être utilisés au Canada? Acheter davantage de systèmes de défense tout faits serait-il une option viable pour les Forces armées canadiennes?

Si je le demande, c'est en tenant compte du fait que la Garde côtière a un rôle à jouer, car on remplace le *Louis S. St-Laurent*, qui est essentiel aux déplacements, à la recherche et au soutien dans l'Arctique étant donné qu'il a la capacité de naviguer dans des glaces très denses.

M. Timothy Hiu-Tung Choi: Merci, madame Thompson. C'est une excellente question.

L'option « sur étagère » est souvent proposée comme solution générale à tous les problèmes d'approvisionnement du Canada. En réalité, cette option comporte beaucoup de détails infimes qui dictent l'échéancier et les coûts reliés à l'achat de navires. Essentiellement, on parle soit d'un navire qui est déjà en service, soit d'un navire qui est sur le point de l'être, mais qui est encore inutilisé. C'est le genre d'approvisionnement qu'on préfère en Égypte, un pays qui possède une flotte de navires de classes très différentes. Cependant, il est difficile de former tous les marins pour tous les vaisseaux, et une telle flotte est difficile à maintenir.

La plupart du temps, acheter « sur étagère » veut dire qu'on achète un dessin préexistant. Cela peut sembler assez simple en soi, mais même pour un navire, il y a plusieurs étapes dans la conception. De quelle étape s'agit-il quand on dit « sur étagère »? Est-ce le tout début, où l'on dit, « voilà de quoi il a l'air, que peut-il faire? » ou est-ce la deuxième étape, où l'on sait à quoi il devrait ressembler et ce dont il devrait être capable, mais où l'on ne sait pas comment passer de la conception à la production? Quels vis et écrous, quelles plaques en acier, quel équipement et quelles pompes vont servir pour faire de ce dessin, de cette conception, un véritable navire?

Enfin, il faut donner au chantier naval les instructions pour la construction du navire.

Lorsqu'on dit « sur étagère », où en est-on dans ces trois étapes? Plus on est près du début, plus cela prendra de temps et plus cela coûtera cher.

Même dans le cas des navires de soutien interarmées qu'on construit à Vancouver, c'était techniquement une solution sur étagère. Ils ont pour modèle un navire que les Allemands ont déjà construit et mis en service. On penserait, « Eh! bien, c'est très facile, on devrait être capable de convertir très facilement le dessin pour la construction au Canada ». En réalité, il y a plein de détails de conception qu'il faut prendre en compte pour les navires construits dans un autre pays, comparativement au Canada. Ces détails sont intégrés dans le dessin même et il faut les réadapter pour nos industries et nos propres capacités. C'est la première chose.

La deuxième chose est, bien sûr, le facteur modernité. Cela fait à peu près 15 ou 20 ans depuis la création du dessin initial. Beaucoup de choses ont changé dans les règlements et dans les exigences de la marine en matière d'habitabilité et de capacité de survie. Il faut intégrer tous ces éléments au dessin original.

Je dirais que, dans certains cas, il est plus facile de commencer à zéro que de modifier un dessin existant, simplement parce que c'est beaucoup plus facile de dire dès le début où l'on veut mettre les éléments et comment on veut qu'ils soient.

• (1320)

Mme Joanne Thompson: Merci.

Je vais revenir sur un autre article que vous avez publié récemment. En 2020, dans l'*Arctic Yearbook*, vous avez fait valoir que la population de l'Arctique canadien dépend des activités militaires et civiles dans la région.

De quelle manière les vaisseaux militaires et civils soutiennent-ils la population civile dans l'Arctique canadien?

M. Timothy Hiu-Tung Choi: C'est au sein de la Garde côtière que cela se voit le mieux. Pour le moment, la Garde côtière canadienne est la présence maritime fédérale dominante dans l'Arctique.

Elle offre un service essentiel de brise-glace pour permettre aux navires de réapprovisionnement et de transport maritime d'atteindre les collectivités du Nord pour les réapprovisionner en nourriture, en carburant et d'autres biens dont elles ont besoin pour survivre jusqu'à la prochaine saison de navigation estivale. C'est le premier rôle des brise-glace de la Garde côtière et celui qui est le plus apprécié de façon générale.

Ensuite — et cela ne se fait plus très souvent —, parfois, la Garde côtière transporte des fournitures dans ses propres navires pour les livrer à certaines collectivités, comme la station scientifique et météorologique Eureka, où la forte accumulation de glace est trop difficile à naviguer pour les navires commerciaux. La Garde côtière peut transporter les cargaisons jusqu'au rivage pour les collectivités qui ont besoin de ces produits essentiels.

Voilà les deux choses les plus importantes. De plus, bien sûr, la Garde côtière offre des services de base qu'on voit aussi dans le Sud du Canada, comme des services de recherche et de sauvetage, des services d'aide à la navigation et des services d'entretien qui permettent aux marins de naviguer les eaux en toute sécurité.

Bien sûr, dans les prochaines années, au fur et à mesure que de plus en plus de navires de patrouille extracôtiers et de l'Arctique seront déployés par la Marine, il y aura une plus grande présence militaire dans le Nord. Autant que je sache, il n'y a pas de plan consolidé pour leur déploiement, mais j'imagine qu'il y aura des moyens de se servir de ces navires de la marine pour aider la Garde côtière avec certaines missions qui vont au-delà des simples services de brise-glace. Je pense qu'il y aura une convergence graduelle entre les missions civiles accomplies par la Garde côtière et la présence générale de la Marine visant à assurer la souveraineté dans le Nord. Les deux se combineront très bien.

C'est une chose qu'on voit au Groenland. Les Danois n'ont pas de garde côtière, seulement une marine. Ils se servent de leurs navires de patrouille, qui sont plus petits et un peu moins capables que les nôtres, pour beaucoup de missions semblables visant à soutenir et habiliter les utilisateurs civils des mers.

Cela comprend l'ouverture des ports pour permettre aux pêcheurs d'aller en mer pour y évaluer leurs ressources.

Le président: Merci, monsieur Choi.

Je cède maintenant la parole à Mme Vignola pour six minutes.

[Français]

Mme Julie Vignola (Beauport—Limoilou, BQ): Merci beaucoup, monsieur le président.

Monsieur Norman, je vous remercie d'être parmi nous. Le fait que vous avez accepté de vous présenter devant ce comité aujourd'hui ne fait qu'ajouter à votre noblesse d'esprit, que je reconnais d'emblée. Bien que vous ayez consacré votre vie à la défense de ce pays, vous avez été traîné dans la boue alors que vous étiez en mission pour doter ce pays d'un type de navires qui lui faisait cruellement défaut et que vous faisiez en sorte que le projet soit un succès malgré le fait que l'approvisionnement en défense était un réel casse-tête. Accepter d'être ici afin de permettre à ce comité d'approfondir sa réflexion à propos de l'approvisionnement en défense démontre incontestablement que vous êtes un homme fondamentalement droit et fidèle à vos convictions les plus profondes. Je vous remercie d'avoir accepté de répondre à nos questions.

Vice-amiral, j'ai beaucoup lu sur la saga entourant *Astérix* et les moments horribles que ce pays vous a fait subir. Un élément en particulier a retenu mon attention. Alors que vous aviez reçu le feu vert pour faire avancer les accords concernant *Astérix*, le gouvernement nouvellement élu a reçu une lettre d'un chantier maritime n'ayant qu'une seule cale et ayant déjà beaucoup de contrats à réaliser. C'est à la suite de la réception de cette lettre que vous avez vécu les événements qu'on connaît.

Il était possible qu'un deuxième navire de ravitaillement, *Obélix*, soit construit par le constructeur de *Astérix*, c'est-à-dire Chantier Davie.

Étant donné que les marins adorent *Astérix* et que la construction de ce dernier a respecté les délais impartis et les budgets prévus, qu'est-ce qui peut expliquer que *Obélix* n'ait jamais vu le jour alors qu'on aurait besoin d'au minimum trois navires de ce type?

• (1325)

[Traduction]

Vam (à la retraite) Mark Norman: Merci, monsieur le président.

[Français]

Je vous remercie de votre question et de vos commentaires, madame.

Je ne peux malheureusement pas offrir de commentaires en lien avec *Astérix* ni au sujet d'un deuxième navire possible. Je ne peux que répéter ce que j'ai dit à M. Bezan plus tôt, à savoir qu'il y a une demande pour plus de navires pour la Marine royale canadienne, mais ce n'est pas à moi de déterminer la meilleure façon de les livrer.

Mme Julie Vignola: Merci beaucoup, monsieur Norman.

Je vais aborder la question sous un autre angle.

Sur quelles bases l'approvisionnement en défense devrait-il s'appuyer pour éviter toute interférence et toute influence de personnes n'ayant pas de connaissances en matière de défense ou de construction de grands navires, et pour s'assurer que l'argent des contribuables est utilisé à bon escient, et non pour remplir les poches de lobby influents?

En d'autres termes, comment peut-on parvenir à ce que la politique ne soit impliquée d'aucune façon dans l'approvisionnement en défense?

Vam (à la retraite) Mark Norman: Je vais répondre en anglais.

[Traduction]

À mon avis, vous soulevez une des questions les plus fondamentales de l'approvisionnement. Ce n'est pas un problème unique au Canada; c'est un problème aussi chez tous nos alliés. Cela revient à notre façon de séparer les aspects plutôt mécaniques des processus politiques associés à la dépense de grandes sommes de l'argent des contribuables, lorsqu'on définit les exigences légitimes de la capacité militaire et, enfin, lorsqu'on gère la livraison de ces exigences, sous quelque forme que soit.

À mon avis, le Canada n'est ni en meilleure ni en pire position à cet égard. Nous avons nos propres enjeux fondamentalement canadiens. Je crois que votre comité et les autres personnes qui discutent de ces enjeux doivent examiner où l'intervention politique se justifie et où elle ne se justifie pas. En me basant sur mes observations des dernières années, j'ai l'impression qu'on commence à séparer les volets mécaniques et décisionnels du processus d'approvisionnement, et la gestion des aspects mécaniques est ensuite laissée aux responsables compétents. Les questions plus grandes, à savoir si un programme d'approvisionnement est dans l'intérêt national, les considérations stratégiques qui pourraient exister, le genre de capacité que le Canada devrait ou ne devrait pas avoir, et ce que le budget devrait être, sont des décisions politiques légitimes qui relèvent du gouvernement et du Cabinet.

Si je puis me permettre, la réponse plus élaborée à votre question est que c'est très important de trouver cet équilibre. À mon avis, c'est un des facteurs clés auquel nous devons continuer de travailler afin que les hommes et les femmes des Forces armées reçoivent l'équipement dont ils ont besoin et, en fin de compte, que les contribuables du Canada aient confiance dans le système qui assure la livraison de ces capacités.

[Français]

Merci.

[Traduction]

Le président: Merci.

Madame Vignola, vous avez cinq secondes.

[Français]

Mme Julie Vignola: Dans ce cas, je vous remercie beaucoup, monsieur Norman.

[Traduction]

Le président: Merci.

Je cède maintenant la parole à M. Johns pour six minutes.

M. Gord Johns (Courtenay—Alberni, NPD): Merci.

Je vous remercie tous les deux de votre présence ici.

Merci, vice-amiral Norman, pour votre service.

J'aimerais poser une question sur l'approvisionnement, dans la même veine que Mme Vignola, c'est-à-dire sur les moyens d'améliorer le processus. Actuellement, quatre ministres sont responsables de l'approvisionnement. C'est difficile de savoir qui est responsable quand les navires tardent à être livrés, par exemple, pour les fins de reddition des comptes et d'efficacité. On pourrait regarder ce qui se fait en Grande-Bretagne et en Australie, où il y a un seul ministre responsable de l'approvisionnement militaire.

Vice-amiral Norman, à la lumière de votre expérience, pourriez-vous nous en parler et nous dire ce que vous en pensez?

• (1330)

Vam (à la retraite) Mark Norman: Oui. Merci, monsieur Johns.

À mon avis, c'est un des domaines clés où nos alliés et nos amis ont des pratiques exemplaires dont nous pourrions nous inspirer. Votre question va directement au cœur de la répartition et, en fin de compte, à mon avis, de la dilution de l'autorité et de la responsabilité pour ce qui est de l'approvisionnement général, surtout en parlant des grands programmes complexes.

Selon mon expérience et mes observations depuis la retraite, malgré les déclarations et les tentatives de resserrer les choses, au bout du compte, les résultats ne sont pas nécessairement meilleurs, malgré la rhétorique. Je pense que c'est un domaine où le Canada a des choses à apprendre. Je pense qu'il y a une véritable occasion d'adopter une approche plus unifiée et simplifiée à l'égard de l'approvisionnement.

En fin de compte, si nous le faisons comme il faut, si nous nous décidons vraiment à nous y attaquer, nous pourrions faire une grande différence. Comme je l'ai dit plus tôt, cela aiderait à la fois les utilisateurs finaux à obtenir rapidement l'équipement dont ils ont besoin et, finalement, cela réglerait aussi la question de reddition des comptes devant les contribuables.

M. Gord Johns: Pouvez-vous nous en dire davantage à ce sujet? Vous avez parlé de nos alliés et d'autres pays. Je sais que l'Australie et la Grande-Bretagne ont un seul ministre responsable de l'approvisionnement en matière de défense. Nous vous sommes très reconnaissants d'être ici. Je crois qu'il faut vraiment que le Comité entende ce que vous avez à dire au sujet des meilleures pratiques et des corrections que nous devons apporter au processus actuel d'approvisionnement.

Vam (à la retraite) Mark Norman: Ce sont deux excellents exemples. On pourrait aussi parler de la France, qui a un modèle légèrement différent. L'industrie de la défense y est complètement intégrée à la stratégie économique. Les dépenses de défense sont considérées comme un élément du développement économique et industriel. L'approvisionnement en France repose aussi sur une relation très intégrée et un centre unique de responsabilité.

Je crois que nous devrions vraiment nous orienter vers ce genre de modèle. Je ne sais pas comment il devrait être mis sur pied exactement. Je ne vais pas vous donner une solution miracle parce qu'il n'y en a pas, mais je suis convaincu que nous devons nous éloigner de cette approche hautement décentralisée selon laquelle personne n'est vraiment responsable au bout du compte. Différents aspects relèvent de différentes personnes. Or, les points où les responsabilités se rejoignent et se chevauchent, c'est là que le bât blesse, si je puis dire.

M. Gord Johns: Vous avez parlé des interventions politiques. Pouvez-vous nous faire part de quelques observations sur la façon dont nous pouvons améliorer la transparence et la surveillance tout en nous acquittant de nos fonctions, que l'on pense aux acteurs politiques ou aux fonctionnaires?

Vam (à la retraite) Mark Norman: À mon avis, les fonctionnaires devraient s'occuper des mécanismes du processus. En dépit de nombreux défis, ce qui relèverait d'une tout autre discussion, je pense qu'ils font de leur mieux dans les circonstances. En ce qui concerne les interventions politiques, elles ont des effets défavorables lorsqu'elles interfèrent, au bout du compte, avec de grandes décisions qui ont des répercussions sur les délais et potentiellement sur le budget ou les capacités générales de ces programmes marins.

Lorsque les processus politiques retardent la prise de décisions, ils entraînent des frais pour les contribuables. Même en ne tenant compte que de l'inflation, ils coûtent de l'argent. Dans les faits, un certain nombre de facteurs font en sorte que plus ces programmes sont retardés, plus ils coûtent cher au bout du compte. Ce n'est pas qu'une question d'argent: on parle de capacités qui sont censées être offertes en temps opportun et qui ne se rendent pas aux femmes et aux hommes qui en ont besoin.

M. Gord Johns: Y a-t-il d'excellents exemples parmi nos alliés où les rôles et les responsabilités sont clairement établis, où de solides mesures de transparence et de reddition de comptes s'appliquent et où les décisions sont prises en temps opportun?

• (1335)

Vam (à la retraite) Mark Norman: Aucun système n'est parfait. Si on le leur demandait, tous nos alliés nous parleraient de leçons tirées de leurs expériences.

Je crois que les deux exemples que vous avez donnés dans votre première question sont de très bons points de départ. En ce qui concerne l'Australie plus précisément, ce pays a fondamentalement révolutionné sa façon de procéder dans les 20 dernières années. Il a encore des défis de taille à relever et il serait le premier à l'admettre. Tous ses programmes ne sont pas parfaits. Je crois toutefois que ce serait un très bon point de départ pour dégager certaines des meilleures pratiques.

M. Gord Johns: Excellent. Merci beaucoup.

Le président: Merci, monsieur l'amiral.

La parole est maintenant à M. McCauley, qui a cinq minutes.

M. Kelly McCauley (Edmonton-Ouest, PCC): Merci, monsieur le président.

Monsieur l'amiral, je suis heureux de vous voir. Je tiens d'abord à vous remercier de toutes ces décennies de service envers notre pays.

Je vais parler brièvement du fait que le gouvernement et nous tous avons relevé le besoin de nouveaux sous-marins. Selon vous, comment un tel processus pourrait-il se dérouler au Canada? Il est évident que nous ne pouvons pas les construire. Espérons que nous ne nous embourberons pas dans un processus pendant des dizaines d'années en essayant de trouver une façon de les construire ici. Vers quel pays devrions-nous nous tourner? Le Japon, la France...

Vam (à la retraite) Mark Norman: Je vais d'abord corriger en quelque sorte la prémisse de votre question. Nous pourrions les construire ici. Je ne suis toutefois pas en train de dire que nous devrions le faire. Je crois qu'il s'agit...

M. Kelly McCauley: Comment pourrions-nous les construire? Je suis désolé. Je ne mets pas en doute ce que vous avez dit. Je veux simplement en savoir davantage. Selon tout ce que j'ai entendu, nous n'avons pas la capacité de les construire ici.

Vam (à la retraite) Mark Norman: Il faudrait y consacrer les capacités nécessaires et développer des compétences bien précises associées à la fabrication de coques épaisses. Des technologies similaires qui sont utilisées dans l'industrie pétrolière en haute mer et ailleurs pourraient toutefois être adaptées.

Ce que je veux dire, c'est qu'on ne peut pas affirmer catégoriquement qu'il est possible ou impossible de le faire ici. Nous en serions capables si nous faisons ce choix. La question est de savoir si le faire serait logique. Je pense que ce n'est probablement pas le cas simplement en raison de l'ampleur des efforts nécessaires afin de développer ces capacités, et ce, pour un cycle de production relativement petit de sous-marins.

Cela étant dit, parlons maintenant des différentes options. La bonne nouvelle, c'est qu'il y a une variété d'options viables qui pourraient répondre aux exigences du Canada, lesquelles continuent d'évoluer. Il sera important de savoir exactement le type de capacités que nous recherchons. Fondamentalement, un certain nombre de nos alliés sont en mesure d'offrir ces capacités — les Français, les Allemands, les Japonais, qui n'ont pas encore exporté de sous-marins, mais qui commencent à manifester leur intérêt de le faire. Il y a également les Suédois, et j'en passe. Je pense toutefois que j'ai nommé les principaux intervenants qui participeraient à cette discussion.

M. Kelly McCauley: En ce qui concerne les navires de combat de surface canadiens de type 26, que pensez-vous du déroulement du projet? Évidemment, il a été retardé encore et encore. Devrions-nous le conserver tel quel, même si nous savons tous qu'il dépasse largement le budget et qu'il a accumulé beaucoup de retard? Devons-nous le mener à terme? Pensez-vous que nous devrions peut-être nous arrêter à trois et réévaluer la situation?

Pouvez-vous nous dire ce que vous en pensez? Je ne veux pas vous acculer au pied du mur. Je cherche à obtenir vos réflexions générales en fonction de votre expérience.

Vam (à la retraite) Mark Norman: Je vous remercie de la question. Elle est légitime compte tenu du contexte des travaux du Comité et des circonstances actuelles.

Le navire de combat mondial, selon son appellation générale, devait servir à cette fin précisément. Il devait pouvoir être modifié pour de multiples utilisateurs, qui profiteraient des avantages d'une conception commune, d'une chaîne d'approvisionnement mondiale, etc.

En théorie, c'était l'idée. Il y a maintenant trois consommateurs — le Canada pourrait représenter la majeure partie du groupe d'utilisateurs de la flotte —, et la plupart des capacités sont séparées selon les exigences de chaque utilisateur. Les avantages ne correspondent pas nécessairement à ce qui avait été prévu initialement.

Au sujet de la décision d'aller de l'avant ou pas avec le programme, le problème est le suivant. Les premières frégates de la classe Halifax ont été commandées en 1992. Je faisais partie de l'équipage. Selon les règlements d'immatriculation de l'Ontario, un véhicule de 30 ans ou plus est admissible à une plaque d'époque ou ancienne. Les frégates de la classe Halifax fêtent leur 30^e anniversaire cette année et elles doivent encore servir environ 10 autres années jusqu'à ce que ces nouveaux navires soient opérationnels. Je dirais qu'il serait logique de changer les plans seulement s'il était possible d'obtenir des capacités semblables plus rapidement.

Malgré tout le bruit et les nombreux discours, nous en sommes à un point où la voie la plus viable pour l'avenir est celle que nous avons empruntée. Cette approche compte un certain nombre de défis, qui sont bien documentés et qui sont discutés ouvertement. Jeter le bébé avec l'eau du bain, si je peux m'exprimer ainsi, serait une erreur à ce stade-ci.

• (1340)

M. Kelly McCauley: Merci.

Le président: Merci, monsieur l'amiral.

Nous passons maintenant à M. Jowhari, qui dispose de cinq minutes.

M. Majid Jowhari (Richmond Hill, Lib.): Merci, monsieur le président.

Je vais partager mon temps de parole avec le député Bains. Monsieur le président, j'aimerais vous demander de nous faire signe après deux minutes et demie pour que mon collègue prenne la relève.

Je remercie les deux témoins d'être avec nous aujourd'hui. Nous vous sommes reconnaissants de vos témoignages.

Je vais d'abord m'adresser à M. Choi.

Dans votre déclaration préliminaire, vous avez dit que le coût du programme des navires de combat de surface canadiens devrait être inclus dans nos dépenses de défense. Pouvez-vous préciser rapidement ce que vous voulez dire? Ne considérez-vous pas qu'il fait déjà partie des dépenses de défense?

M. Timothy Hiu-Tung Choi: Je ne suis pas certain de comprendre à quelle partie de ma déclaration vous faites référence. Je pense que je parlais plutôt des différentes façons de calculer les coûts de ces navires. Ces coûts sont bien sûr calculés dans les dépenses de défense au fil des ans. Ils sont inclus dans le plan budgétaire « Protection, Sécurité, Engagement » pour les 20 prochaines années. Tout est donc pris en compte.

Je crois qu'il y a eu un malentendu.

M. Majid Jowhari: Pas de problème. J'ai peut-être mal compris.

Dans l'un de vos articles précédemment publiés, vous avez dit que c'est dans les océans que l'ordre mondial libéral et l'ordre mondial autoritaire se livrent concurrence. Vous avez mentionné que le Canada doit se préparer à ce monde [*difficultés techniques*] selon vous?

M. Timothy Hiu-Tung Choi: Je suis désolé, il y a eu problème d'audio pendant un moment. Pourriez-vous répéter?

M. Majid Jowhari: En quoi la Stratégie nationale de construction navale aide-t-elle le Canada à se préparer comme vous le suggérez, puisque vous dites que la prochaine guerre se déroulera sur les océans?

M. Timothy Hiu-Tung Choi: Oui, c'est juste.

Comme je l'ai mentionné, la capacité de construction navale de l'Occident est plutôt limitée. Les Américains — la puissance numéro un — exploitent déjà à la limite leurs capacités de construction et de maintenance navales. Vu le rythme phénoménal de construction navale de la Chine, il est essentiel que nous fassions tout en notre pouvoir pour accroître ces capacités afin de maintenir une certaine parité entre les ressources de la Chine et les ressources collectives de notre coalition de partenaires alliés d'Europe, d'Extrême-Orient, d'Australie et d'ailleurs.

Quand je dis que nous devons faire notre part pour contribuer à la capacité navale de l'ordre mondial libéral, je ne parle pas de faire cavalier seul. Au contraire, nous devons travailler conjointement avec tous les autres pays avec qui nous avons des liens solides et des intérêts communs en matière de politique étrangère. Tout ce que nous faisons en matière de construction navale comporte un aspect diplomatique et un aspect relatif à la politique étrangère. C'est une chose que nous devrions exploiter et souligner davantage dans nos échanges diplomatiques avec nos alliés.

Cela nous ramène à la question à savoir si nous pouvons accélérer la construction de ces navires sans risquer de provoquer une phase d'expansion suivie d'une période de marasme. L'une des raisons pour lesquelles nous mettons autant de temps à construire ces navires et pour lesquelles ces derniers coûtent aussi cher, c'est que nous voulons éviter que les chantiers maritimes fassent faillite une fois ces projets achevés. Une solution consisterait à construire plus de navires de types différents, pas nécessairement des navires de combat canadiens. Il existe bien d'autres types de bâtiments qui pourraient être utiles aux puissances occidentales, qu'il s'agisse de navires de charge pouvant aider à transporter les effectifs et le matériel militaires, de ravitailleurs, de navires de soutien ou de navires ateliers.

Rien ne dit que la Stratégie nationale de construction navale doit prendre fin à l'achèvement des navires dont la construction a été amorcée en 2010. Nous pouvons commander d'autres navires, comme l'a fait remarquer Elinor Sloan à la réunion précédente. Les Britanniques ont une nouvelle stratégie de construction navale qui tient compte des besoins globaux et nationaux dans tous les secteurs, à l'échelle fédérale, provinciale et municipale ainsi qu'à des fins privées et commerciales.

• (1345)

M. Majid Jowhari: Merci, monsieur Choi.

Le président: Monsieur Jowhari, il vous reste une minute et demie.

M. Majid Jowhari: Je cède le reste de mon temps de parole au député Bains.

M. Parm Bains (Steveston—Richmond-Est, Lib.): Merci, député Jowhari.

Je remercie le président et les témoins qui se sont joints à nous aujourd'hui.

Ma question vient de Richmond, en Colombie-Britannique. La stratégie de construction navale est extrêmement importante pour le secteur maritime de la côte Ouest.

Ma question s'adresse à M. Choi.

Nous avons entendu, de la part de Services publics et Approvisionnement Canada, que, de 2012 à 2021, la Stratégie nationale de construction navale a contribué au produit intérieur brut du Canada à raison de 21,2 milliards de dollars et a permis de créer ou de maintenir plus de 18 000 emplois par année.

Selon vous, quelle a été la contribution de la Stratégie nationale de construction navale à l'économie canadienne ces dernières années?

M. Timothy Hiu-Tung Choi: Honnêtement, je n'ai pas de bonne réponse à vous donner à ce sujet.

Je m'intéresse surtout à l'importance de faire notre part pour renforcer les capacités de notre pays et mettre à profit ces capacités stratégiques primordiales dans notre intérêt et celui de nos alliés.

En ce qui concerne la contribution à l'économie, chaque dollar dépensé au Canada pour payer les constructeurs de navires finit par revenir aux travailleurs canadiens. Si nous achetions des navires de l'étranger, évidemment, les parties seraient tenues de respecter la Politique des retombées industrielles et technologiques, mais ces retombées ne bénéficieraient pas aux mêmes personnes que si nous construisons les navires ici.

Lorsque nous construisons des navires au pays, la chaîne d'approvisionnement toute entière au pays en bénéficie, depuis les cols bleus sur le terrain jusqu'aux ingénieurs derrière leurs écrans d'ordinateur. Tout le monde tout au long de la chaîne d'approvisionnement touche une partie de l'argent affecté à la construction navale. Or, si nous construisons ces navires à l'étranger, la Politique des retombées industrielles et technologiques est loin d'assurer des retombées équivalentes et équitables pour l'ensemble de la société, donc...

Le président: Merci, professeur Choi. Si vous le souhaitez, vous pouvez étoffer vos propos dans un mémoire et le soumettre au greffier, puis nous le distribuerons aux membres du Comité.

Merci beaucoup.

Je donne la parole à Mme Vignola. Elle dispose de deux minutes et demie.

[Français]

Mme Julie Vignola: Merci, monsieur le président.

Monsieur Choi, tout à l'heure, vous avez parlé de l'Arctique. Je pense que la nécessité de travailler avec l'Arctique et d'avoir des navires pour cette région est une évidence. Cela dit, les navires de patrouille extracôtiers et arctiques qui seront construits ne pourront pas naviguer dans le Bas-Arctique de septembre à avril, parce que les glaces sont trop épaisses pour la capacité de ces navires. Or, seulement deux brise-glaces polaires seront potentiellement construits.

Est-ce que deux brise-glaces polaires sont suffisants pour fournir les matériaux dont ont besoin les communautés de l'Extrême Nord canadien?

S'il y avait un bris de service, quelles seraient les répercussions sur la sécurité et l'économie de ces communautés?

Par ailleurs, cela fait plus de deux ans que nous attendons qu'un troisième chantier soit officiellement qualifié pour faire partie de la Stratégie nationale de construction navale du Canada. Au bout du compte, est-ce qu'il en coûtera plus cher à l'ensemble des concitoyens à cause de cette décision qui tarde?

[Traduction]

M. Timothy Hiu-Tung Choi: Merci, madame Vignola. Ce sont d'excellentes questions.

Est-ce que deux brise-glaces polaires sont suffisants pour nos besoins dans le Nord? Eh bien, cela revient à remplacer tout simplement nos capacités actuelles. Ce n'est pas un renforcement des capacités. À l'heure actuelle, nous avons deux brise-glaces lourds, du moins c'est ainsi que les qualifie la Garde côtière. L'un d'eux, le *St-Laurent*, est plus puissant que l'autre, mais les deux sont considérés comme étant des brise-glaces lourds.

En ce moment, dans la mesure où notre Garde côtière est capable de répondre aux besoins du Nord, remplacer ces deux brise-glaces par deux autres brise-glaces laisse entendre, de prime abord, que leur nombre est suffisant. Cependant, il est évident que le volume de circulation dans le Nord augmentera et qu'il faudra, par conséquent, renforcer nos capacités. Idéalement, je dirais qu'il faudrait au moins trois brise-glaces polaires lourds. Ce serait un bon départ.

Il convient de souligner que ces besoins dépendent grandement de la qualité des brise-glaces moyens qui seront également construits. Auront-ils une capacité accrue de briser la glace comparativement aux brise-glaces moyens actuellement de service? Surtout, seront-ils plus disponibles étant donné qu'ils seront plus neufs? Essentiellement, cela renforcera notre capacité de mener des opérations importantes dans le Nord.

• (1350)

Le président: Je suis désolé de vous interrompre, monsieur Choi. Malheureusement, nous sommes restreints dans le temps. Si vous le souhaitez, vous pourriez fournir au greffier une réponse écrite aux autres questions et nous la distribuerons à ce moment-là. Nous vous en serions très reconnaissants.

Monsieur Johns, vous avez la parole pour deux minutes et demie.

M. Gord Johns: Monsieur Choi, revenons sur l'Arctique. Plus tôt, en réponse à quelques questions, vous avez parlé de faire en sorte que les bâtiments militaires et civils aident à soutenir les Inuits et les collectivités du Nord. Pourriez-vous parler de l'importance de consulter les collectivités de l'Arctique relativement à l'approvisionnement en navires? Quelles considérations devrait-on soulever, selon vous?

M. Timothy Hiu-Tung Choi: L'une des premières questions qu'il faut se poser, c'est: devrait-on même briser la glace? Beaucoup d'Inuits utilisent les étendues d'eau couvertes de glace comme voie de transport pour se déplacer d'un point A à un point B. Bien sûr, cela a également une incidence sur les façons dont ils chassent et dont ils recueillent les ressources locales.

Il est absolument essentiel de les consulter sur l'utilisation de ces brise-glaces. Pour ce qui est de les consulter sur la construction des navires ou les caractéristiques précises de ces derniers, je ne suis malheureusement pas convaincu que cela se fasse. C'est à peu près tout ce que je peux vous dire.

M. Gord Johns: Estimez-vous que le Canada les consulte adéquatement?

M. Timothy Hiu-Tung Choi: Je ne crois pas qu'ils en ressentent le besoin. Néanmoins, je crois que nous devrions envisager de le faire, ne serait-ce que pour savoir s'ils ont des observations utiles à apporter ou quelle est leur opinion sur l'utilisation de ces brise-glaces ou quels aspects techniques particuliers pourrait aider leur mode de vie ou y nuire.

M. Gord Johns: Vice-amiral Norman, j'aimerais vous poser une brève question. Vous m'avez probablement beaucoup entendu parler de l'importance de renforcer nos capacités de construction navale vu la rareté des cales sèches et la forte demande pour ces dernières sur la côte Ouest. Avez-vous l'impression qu'il y a une incohérence entre Transports Canada et les investissements effectués par le Canada pour renforcer la capacité à entreprendre des projets et à les mener à terme?

Vous avez fait d'excellentes observations au sujet des sous-marins, mais croyez-vous que le Canada ait la possibilité de faire plus?

Vam (à la retraite) Mark Norman: Je ne saurais dire ce qui se passe au sein de Transports Canada, mais d'ordre général, je crois que nous avons l'occasion et la responsabilité de renforcer et d'exploiter cette capacité. M. Choi a fait quelques observations pertinentes concernant la capacité élargie des alliés et sa diminution.

C'est donc une question d'intérêt national. Je crois que nous devrions examiner plus globalement l'utilisation que nous pouvons faire des chantiers navals. Un certain nombre de flottes sont gérées provincialement, par exemple, et la plupart d'entre elles sont construites à l'étranger parce que cela coûte moins cher. Il existe une occasion réelle d'adopter une stratégie pour encourager la « construction au Canada » qui, en soi, aidera à renforcer et à maintenir la capacité à long terme.

Le président: Merci, amiral, et merci, monsieur Johns.

Nous passons maintenant à M. Bezan, qui dispose de cinq minutes.

M. James Bezan: Merci, monsieur le président.

Amiral Norman, vu votre expérience en tant que commandant de la Marine, j'aimerais examiner plus en profondeur la question des sous-marins. La plus importante prolifération de systèmes d'armes au monde est, bien entendu, les missiles, suivis des sous-marins. Quel est le meilleur moyen de réparer les sous-marins?

Vam (à la retraite) Mark Norman: Avec un sous-marin, le...

Allez-y.

M. James Bezan: Compte tenu des défis auxquels nous faisons face actuellement dans l'Arctique, en particulier avec la Russie, et bien sûr l'intérêt accru de la marine de l'Armée populaire de libération de la Chine — qui transite de plus en plus par l'Arctique —, de quoi avons-nous besoin pour défendre notre territoire arctique, en ce qui concerne les sous-marins?

Vam (à la retraite) Mark Norman: Eh bien, la première chose dont nous avons besoin, c'est d'une capacité de surveillance sous-marine beaucoup plus robuste qu'actuellement. Cela nous donnera

une meilleure idée de ce qui se passe et de qui se trouve à quel endroit, et donc des mesures que nous devrions prendre ou non.

Nous devons ensuite améliorer notre capacité de réagir et notre présence. Cela veut dire plus de sous-marins, et plus de sous-marins capables de fonctionner sous la glace, ou assurément aux abords de la glace. Cela nous mènera à un débat sur la capacité qui sera nécessaire à la prochaine génération de sous-marins quant aux opérations sous les glaces.

● (1355)

M. James Bezan: À votre avis, de combien de sous-marins avons-nous besoin pour défendre les trois côtes de notre pays?

Vam (à la retraite) Mark Norman: Comme je l'ai dit il y a quelques mois dans une publication, lorsqu'on fait le calcul, et selon la règle de trois ou de quatre, je crois que nous avons besoin qu'au moins trois sous-marins soient à notre disposition en tout temps, ce qui pourrait être logique du point de vue géographique, soit un sous-marin pour chaque côte. Or, pour que ce soit possible, nous aurons besoin d'environ trois fois ce nombre, soit neuf, ce qui signifie que 10 sous-marins, ce serait probablement un nombre acceptable.

C'est toutefois un calcul assez rudimentaire. J'ai hâte d'entendre l'avis de la marine à ce sujet.

M. James Bezan: Lorsque vous étiez vice-chef d'état-major de la défense, vous avez pu voir de près le processus d'approvisionnement en défense. Vous avez vu le meilleur et le pire.

Comment pouvons-nous simplifier le processus? Comme vous l'avez déjà dit, plus cela prend du temps... Le temps, c'est de l'argent, et il y a des conséquences sur le plan de l'inflation. Plus nos marins, nos officiers de la Marine, nos soldats et nos équipages d'aéronef restent longtemps sans nouvel équipement, plus la situation devient dangereuse pour eux. Comment pouvons-nous faire accélérer les choses? À quelles solutions accessibles pouvons-nous recourir pour faire avancer les choses?

Vam (à la retraite) Mark Norman: Plusieurs problèmes s'entrecroisent. Il y a une incapacité flagrante à faire avancer le programme, et la situation s'aggrave. Il y a un problème lié au simple poids du processus. Lorsqu'on combine les deux éléments, on constate que le résultat est mauvais. Il y a également un problème lié à la prise de décisions, généralement en amont, pour faire avancer les choses, pour ainsi dire.

Il y a aussi d'autres problèmes, mais je pense qu'avant de commencer à proposer des solutions, nous devons déterminer l'ordre de priorité des problèmes auxquels nous voulons nous attaquer et reconnaître que l'impact dans un domaine pourrait avoir des répercussions négatives sur un autre.

Selon moi, ce sont-là les trois éléments clés: la capacité, le processus et la prise de décisions. Il y en a d'autres, mais ce sont les principaux qui nuisent à la capacité d'aller de l'avant.

M. James Bezan: L'une des choses qui font parfois l'objet de plaintes, c'est que pour bon nombre de gros contrats d'approvisionnement, plutôt que de simplement acheter ce qui existe sur le marché, on parle toujours du fait que, même si on effectue la fabrication au Canada, on peut ensuite canadianiser le produit. Est-ce que la canadianisation des navires de combat de surface, par exemple, est une partie essentielle du processus? C'est un navire différent de celui que construisent les États-Unis, qui est différent de celui que construisent les Britanniques, qui est différent de ce que construisent les Australiens, malgré qu'ils soient tous de type 26, bien sûr.

Est-ce nécessaire? Le ratio avantages-coûts est-il suffisamment important pour rendre notre marine meilleure?

Vam (à la retraite) Mark Norman: Malheureusement, je ne peux que répondre « cela dépend ». Il n'y a pas de réponse universelle à cette question.

Dans certains cas, et à juste titre, l'acquisition rapide de technologies prêtes à l'emploi, commercialisées ou facilement disponibles, à un rythme de production plus rapide est parfaitement logique. Dans d'autres cas, compte tenu de l'importance du bien, de la période pendant laquelle il sera détenu et exploité, et du degré de flexibilité que nous tentons de donner à une seule plateforme — d'autres marines, par exemple, ont plusieurs plateformes pour faire le même travail —, la canadianisation est un mal nécessaire. Cela ne veut pas dire que ce n'est pas bon.

Tout dépend de la manière dont nous nous y prenons, et il existe des moyens d'adopter une approche beaucoup plus efficace et beaucoup plus souple.

Le président: Merci, monsieur Bezan.

Nous allons maintenant passer aux dernières questions avec M. Bains, pour cinq minutes.

Est-ce M. Bains ou M. Kusmierczyk?

M. Parm Bains: Je crois que c'est M. Kusmierczyk.

Le président: D'accord.

Monsieur Kusmierczyk, vous disposez de cinq minutes.

M. Irek Kusmierczyk (Windsor—Tecumseh, Lib.): Parfait. Merci beaucoup, monsieur le président.

Monsieur Choi, dans l'excellent exposé que vous avez présenté au Comité, vous avez dit notamment que les navires de guerre devraient servir d'outil pour la politique étrangère canadienne.

Vous avez parlé du fait que le chantier naval d'Halifax pourrait produire le quart de la capacité de construction de navires de combat de surface de l'Amérique du Nord. Vous avez tenu compte de considérations géostratégiques plus larges.

Pouvez-vous nous expliquer ce que vous entendiez par là?

• (1400)

M. Timothy Hiu-Tung Choi: Les deux pays d'Amérique du Nord qui ont une importante marine océanique sont les États-Unis et le Canada. Au cours des dernières décennies, les États-Unis, en partie à cause des guerres en Afghanistan et en Irak, ont négligé leur marine. Ils ne lui accordent pas l'attention à laquelle on pourrait s'attendre de la part d'un pays qui dépend du libre flux du commerce mondial. Cela signifie notamment que leur infrastructure industrielle de défense a été mise à mal, en particulier le secteur de la

construction navale, qui pourrait techniquement construire davantage de navires, mais qui en est incapable. Il en résulte des mises à pied, un manque d'efficacité et des coûts plus élevés de leur côté.

À l'heure actuelle, les États-Unis ont presque atteint leur capacité maximale sur le plan de la construction navale. Deux de leurs chantiers navals sont actuellement en service pour construire leurs destroyers lourds, et un chantier naval a construit le très décrié navire de combat et a été converti pour la construction de nouvelles frégates. Ils ont tenté d'ajouter un quatrième chantier cette année, mais le projet a été annulé. Il n'a pas été approuvé. D'ici 2025, les États-Unis ne disposeront que de trois chantiers navals pour construire des navires de combat de surface. À raison d'environ un navire par an dans chaque chantier, s'ils ont de la chance, selon l'évolution du budget, ils pourraient en obtenir deux dans deux de ces chantiers navals.

Dans certaines situations, le chantier naval d'Halifax pourrait être l'un des quatre chantiers navals en Amérique du Nord qui produit des navires de combat de surface haut de gamme.

Si vous suivez l'une de mes propositions de politique et que vous séparez les coûts des navires de combat de surface canadiens dans deux chantiers navals, le Canada aurait deux chantiers navals L5 en Amérique du Nord qui pourraient construire ces navires de combat de surface. Il s'agit d'une importante capacité pour l'Amérique du Nord et pour nos alliés également, s'ils décident de profiter de cette capacité excédentaire.

M. Irek Kusmierczyk: Vous avez mentionné dans votre exposé que cela peut peser dans la balance lorsqu'il est question, dans les discussions avec les États-Unis, de la volonté et de la capacité qu'a le Canada de répondre aux demandes de l'OTAN. Pouvez-vous nous expliquer comment cela peut renforcer la position du Canada?

Comment cette capacité renforce-t-elle notre position géostratégique vis-à-vis d'autres partenaires? J'ai trouvé cela intéressant, et c'est une chose dont les témoins n'ont pas vraiment discuté jusqu'ici au Comité.

Cela renforce notre...

M. Timothy Hiu-Tung Choi: Absolument. C'est ce que je crois.

Nous en revenons à la question de savoir si la mesure de 2 % du PIB est efficace pour évaluer la contribution d'un pays aux protocoles de sécurité de l'alliance. La capacité de construire d'énormes navires de guerre haut de gamme est une considération majeure qui ne serait pas incluse dans les 2 % du PIB dont tient compte l'OTAN parce qu'il s'agit de construction navale relative à la capacité industrielle plutôt que de dépenses militaires techniquement parlant. Cela concerne l'assise manufacturière qui n'est pas incluse, mais qui pourrait faire l'objet de négociations.

Nous savons que le gouvernement américain précédent s'est montré prêt à souligner le manque de contributions des autres membres. En mettant en évidence ces éléments moins connus et moins soulignés relativement à la contribution du Canada à la défense générale de l'alliance, nous avons une très bonne carte dans notre jeu.

Nous devons aussi nous rappeler que, même dans un contexte général, le Canada est dans une situation géographique très semblable à celle des États-Unis, mais qu'il a seulement le dixième de leur population et le quinzième de leur PIB. Nos préoccupations en matière de sécurité portent principalement sur ce qui se passe de l'autre côté des deux océans; nous devons donc être constamment présents à l'étranger, comme les États-Unis, mais nous avons beaucoup moins de ressources sur ce plan. Néanmoins, notre capacité d'utiliser ce que nous avons et d'être constamment présents à l'étranger fait de nous un pays très particulier et rend très difficile la comparaison avec d'autres pays qui sont de taille comparable pour ce qui est du PIB.

• (1405)

Le président: Merci, monsieur Kusmierczyk.

Nous en sommes arrivés à la fin de nos questions. Je tiens à remercier les témoins de leur présence et de leur témoignage aujourd'hui.

Monsieur Choi, je vous remercie de nous avoir fait part de vos commentaires. Nous vous en sommes reconnaissants.

Amiral Norman, je tiens à vous remercier publiquement d'avoir servi notre pays, et je vous remercie de votre présence aujourd'hui. Sur une note plus personnelle, veuillez transmettre mes meilleurs vœux et mes salutations à votre père, le général Norman, ainsi qu'à votre mère.

Merci, et je les remercie d'avoir servi notre pays.

Cela dit, la partie publique de notre séance est maintenant terminée.

Nous allons maintenant passer à la partie à huis clos de la séance.

Je m'apprête à suspendre la séance.

Comme vous le savez, vous devrez vous déconnecter, si vous êtes sur Zoom, puis revenir en utilisant le logo et les identifications qui figuraient dans le formulaire qui vous a été envoyé.

Sur ce, je vais suspendre temporairement la séance.

[La séance se poursuit à huis clos.]

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

Les délibérations de la Chambre des communes et de ses comités sont mises à la disposition du public pour mieux le renseigner. La Chambre conserve néanmoins son privilège parlementaire de contrôler la publication et la diffusion des délibérations et elle possède tous les droits d'auteur sur celles-ci.

Il est permis de reproduire les délibérations de la Chambre et de ses comités, en tout ou en partie, sur n'importe quel support, pourvu que la reproduction soit exacte et qu'elle ne soit pas présentée comme version officielle. Il n'est toutefois pas permis de reproduire, de distribuer ou d'utiliser les délibérations à des fins commerciales visant la réalisation d'un profit financier. Toute reproduction ou utilisation non permise ou non formellement autorisée peut être considérée comme une violation du droit d'auteur aux termes de la Loi sur le droit d'auteur. Une autorisation formelle peut être obtenue sur présentation d'une demande écrite au Bureau du Président de la Chambre des communes.

La reproduction conforme à la présente permission ne constitue pas une publication sous l'autorité de la Chambre. Le privilège absolu qui s'applique aux délibérations de la Chambre ne s'étend pas aux reproductions permises. Lorsqu'une reproduction comprend des mémoires présentés à un comité de la Chambre, il peut être nécessaire d'obtenir de leurs auteurs l'autorisation de les reproduire, conformément à la Loi sur le droit d'auteur.

La présente permission ne porte pas atteinte aux privilèges, pouvoirs, immunités et droits de la Chambre et de ses comités. Il est entendu que cette permission ne touche pas l'interdiction de contester ou de mettre en cause les délibérations de la Chambre devant les tribunaux ou autrement. La Chambre conserve le droit et le privilège de déclarer l'utilisateur coupable d'outrage au Parlement lorsque la reproduction ou l'utilisation n'est pas conforme à la présente permission.

Aussi disponible sur le site Web de la Chambre des communes à l'adresse suivante :
<https://www.noscommunes.ca>

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

SPEAKER'S PERMISSION

The proceedings of the House of Commons and its committees are hereby made available to provide greater public access. The parliamentary privilege of the House of Commons to control the publication and broadcast of the proceedings of the House of Commons and its committees is nonetheless reserved. All copyrights therein are also reserved.

Reproduction of the proceedings of the House of Commons and its committees, in whole or in part and in any medium, is hereby permitted provided that the reproduction is accurate and is not presented as official. This permission does not extend to reproduction, distribution or use for commercial purpose of financial gain. Reproduction or use outside this permission or without authorization may be treated as copyright infringement in accordance with the Copyright Act. Authorization may be obtained on written application to the Office of the Speaker of the House of Commons.

Reproduction in accordance with this permission does not constitute publication under the authority of the House of Commons. The absolute privilege that applies to the proceedings of the House of Commons does not extend to these permitted reproductions. Where a reproduction includes briefs to a committee of the House of Commons, authorization for reproduction may be required from the authors in accordance with the Copyright Act.

Nothing in this permission abrogates or derogates from the privileges, powers, immunities and rights of the House of Commons and its committees. For greater certainty, this permission does not affect the prohibition against impeaching or questioning the proceedings of the House of Commons in courts or otherwise. The House of Commons retains the right and privilege to find users in contempt of Parliament if a reproduction or use is not in accordance with this permission.

Also available on the House of Commons website at the following address: <https://www.ourcommons.ca>