



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

La disponibilité opérationnelle des forces navales du Canada

Rapport du Comité permanent de la défense nationale

**Le président
Stephen Fuhr**

JUIN 2017

42^e LÉGISLATURE, 1^{re} SESSION

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

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.

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 du Parlement du Canada à l'adresse suivante : <http://www.parl.gc.ca>

**La disponibilité opérationnelle des forces navales
du Canada**

**Rapport du Comité permanent
de la défense nationale**

**Le président
Stephen Fuhr**

JUIN 2017

42^e LÉGISLATURE, 1^{re} SESSION

COMITÉ PERMANENT DE LA DÉFENSE NATIONALE

PRÉSIDENT

Stephen Fuhr

VICE-PRÉSIDENTS

Cheryl Gallant
Randall Garrison

MEMBRES

Leona Alleslev

James Bezan

Darren Fisher

Mark Gerretsen

Pierre Paul-Hus

Yves Robillard

Sven Spengemann

AUTRES DÉPUTÉS QUI ONT PARTICIPÉ

Ziad Aboultaif

John Aldag

Chris Bittle

Rachel Blaney

Michel Boudrias

Nicola Di Iorio

Neil R. Ellis

Joël Godin

Cheryl Hardcastle

Angelo Iacono

Wayne Long

Alistair MacGregor

Steven MacKinnon

Ken McDonald

L'hon. John McKay

David McGuinty

Cathy McLeod

Robert J. Morrissey

John Nader

Alexander Nuttall

Joe Peschisolido

L'hon. Michelle Rempel

Jean R. Rioux

Yves Robillard

Sherry Romanado

Deborah Schulte

Robert Sopuck

L'hon. Kevin Sorenson

Arnold Viersen

Dianne L. Watts

Salma Zahid

GREFFERS DU COMITÉ

Elizabeth Kingston

Phillipe Grenier-Michaud

BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

Service d'information et de recherche parlementaires

Martin Auger, analyste

Melissa Radford, analyste

LE COMITÉ PERMANENT DE LA DÉFENSE NATIONALE

a l'honneur de présenter son

SIXIÈME RAPPORT

Conformément au mandat que lui confère l'article 108(2) du Règlement, le Comité a étudié le Canada et la défense de l'Amérique du Nord et a convenu de faire rapport de ce qui suit :

TABLE DES MATIÈRES

LA DISPONIBILITÉ OPÉRATIONNELLE DES FORCES NAVALES DU CANADA	1
GLOSSAIRE	1
INTRODUCTION	3
L'ENVIRONNEMENT DE SÉCURITÉ MARITIME ET LES MENACES NAVALES POUR L'AMÉRIQUE DU NORD	6
1. Un monde incertain et imprévisible.....	6
2. Un environnement de sécurité maritime en mutation	8
3. La Chine et les tensions navales dans la région Indo-Asie-Pacifique.....	10
4. La renaissance de la puissance navale russe	12
5. L'incidence des changements climatiques sur le domaine maritime	13
6. L'ouverture de l'océan Arctique	14
7. Le crime organisé, la piraterie et le terrorisme en mer	17
8. Les cybermenaces dans le domaine maritime.....	20
9. Les défis et les menaces maritimes pour le Canada	20
LA DISPONIBILITÉ OPÉRATIONNELLE NAVALE ET LA DÉFENSE DES INTÉRÊTS MARITIMES DU CANADA	21
1. La connaissance du domaine maritime au Canada.....	22
2. Le contrôle maritime	24
3. L'état de la MRC.....	24
4. Le vieillissement de la flotte et les lacunes en matière de capacité.....	27
5. Les enjeux liés au recrutement et à l'instruction	34
6. L'état de la Garde côtière canadienne	36
LA RECAPITALISATION DES FORCES NAVALES DU CANADA.....	39
1. La Stratégie nationale de construction navale	39
2. Les défis en matière d'approvisionnement dans le domaine naval.....	46
3. Atténuer les lacunes en matière de capacités	50
4. Accorder la priorité aux navires de combat de surface canadiens.....	53
5. Améliorer la Stratégie nationale de construction navale	55
INVESTIR DANS L'AVENIR DE LA MARINE CANADIENNE.....	60
1. Augmenter le budget de défense et accroître les dépenses de la Marine	61
2. Investir dans les sous-marins	65

3. Se doter de nouvelles capacités navales	71
4. Améliorer la connaissance des domaines maritime et arctique ainsi que les capacités de contrôle.....	76
5. Une capacité industrielle de défense robuste pour soutenir la disponibilité opérationnelle de la Marine	84
CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS	89
ANNEXE A : LES FLOTTES DE COMBAT DES 60 PRINCIPALES MARINES DANS LE MONDE (2016)	97
ANNEXE B : LES PRINCIPAUX PROGRAMMES DE CONSTRUCTION NAVALE DANS LE MONDE (2016)	99
ANNEXE C : LISTE DES TÉMOINS	101
DEMANDE DE RÉPONSE DU GOUVERNEMENT	105
OPINION COMPLÉMENTAIRE DU NOUVEAU PARTI DÉMOCRATIQUE	107

LA DISPONIBILITÉ OPÉRATIONNELLE DES FORCES NAVALES DU CANADA

GLOSSAIRE

AHSS :	Aide humanitaire et secours aux sinistrés
AICDS :	Association des industries canadiennes de défense et de sécurité
ARC :	Aviation royale canadienne
ASFC :	Agence des services frontaliers du Canada
BFC :	Base des Forces canadiennes
CDC :	Construction de défense Canada
COIC :	Commandement des opérations interarmées du Canada
COMFOSCAN :	Commandement – Forces d’opérations spéciales du Canada
COMRENSFC :	Commandement du renseignement des Forces canadiennes
COSM :	Centre d’opérations de la sécurité maritime
CPA :	Cour permanente d’arbitrage
É.-U. :	États-Unis
FAC :	Forces armées canadiennes
FCP :	Frégate canadienne de patrouille
FFS :	Federal Fleet Services
FMAR(A) :	Forces maritimes de l’Atlantique
FMAR(P) :	Forces maritimes du Pacifique
FOI :	Force opérationnelle interarmées
GASM :	Guerre anti-sous-marine
GCC :	Garde côtière canadienne
GRC :	Gendarmerie royale du Canada
IIES :	Institut international d’études stratégiques
ISDE :	Innovation, Sciences et Développement économique Canada
JUSTAS :	Système interarmées d’acquisition d’objectifs au moyen de véhicules aériens télépilotés de surveillance
MCH/FELEX :	Modernisation de la classe Halifax/Prolongation de la durée de vie utile des frégates
MDN :	Ministère de la Défense nationale

MPO :	Ministère des Pêches et des Océans
MRC :	Marine royale canadienne
NCSM :	Navire canadien de Sa Majesté
NCSC :	Navire de combat de surface canadien
NDC :	Navire de défense côtière
NDDN :	Comité permanent de la défense nationale de la Chambre des communes
NGCC :	Navire de la Garde côtière canadienne
NORAD :	Commandement de la défense aérospatiale de l'Amérique du Nord
NPEA :	Navire de patrouille extracôtier et de l'Arctique
NSI :	Navire de soutien interarmées
OTAN :	Organisation du Traité de l'Atlantique Nord
PRE :	Pétrolier ravitailleur d'escadre
RDDC :	Recherche et développement pour la Défense Canada
RSR :	Renseignement, surveillance et reconnaissance
SAR :	Recherche et sauvetage
SCRS :	Service canadien du renseignement de sécurité
SIPRI :	Institut international de recherche sur la paix de Stockholm
SNACN :	Stratégie nationale d'approvisionnement en matière de construction navale
SNCN :	Stratégie nationale de construction navale
SPAC :	Services publics et Approvisionnement Canada
TPSGC :	Travaux publics et Services gouvernementaux Canada
UAS :	Système d'aéronef sans pilote
UNCLOS :	Convention des Nations Unies sur le droit de la mer
ZEE :	Zone économique exclusive

INTRODUCTION

Au début de 2016, le Comité permanent de la défense nationale de la Chambre des communes (le Comité) a décidé d'entreprendre une étude sur la défense de l'Amérique du Nord, en mettant d'abord l'accent sur la Région canadienne du Commandement de la défense aérospatiale de l'Amérique du Nord (NORAD) et la disponibilité opérationnelle des forces aériennes. Après plusieurs mois d'audiences et une visite au quartier général du NORAD, à Colorado Springs, dans l'État du Colorado, le Comité a publié un rapport exhaustif sur le sujet en septembre 2016. Intitulé *Le Canada et la défense de l'Amérique du Nord : NORAD et la disponibilité opérationnelle des forces aériennes*, le rapport examine les diverses façons dont les Forces armées canadiennes (FAC), et plus précisément l'Aviation royale canadienne (ARC), contribuent à la défense aérienne du Canada et de l'Amérique du Nord en collaboration avec les États-Unis (É.-U.) dans le cadre du NORAD¹. Bien que le rapport porte principalement sur le NORAD et la disponibilité opérationnelle des forces aériennes, il souligne également l'importance des domaines maritime et terrestre pour la défense du Canada et de l'Amérique du Nord. C'est pourquoi le Comité y a exprimé son intention d'« établir [...] subséquemment des rapports sur certains aspects de la disponibilité opérationnelle des forces maritimes et terrestres² » afin d'orienter l'examen de la politique de défense.

C'est dans ce but que le Comité a entamé, en octobre 2016, une étude sur la disponibilité opérationnelle des forces navales du Canada et la défense de l'Amérique du Nord. La Marine royale canadienne (MRC) « traverse [actuellement] la période de modernisation et de renouvellement la plus intense et la plus profonde de son histoire en temps de paix », comme l'a expliqué au Comité le contre-amiral (à la retraite) Patrick Finn, sous-ministre adjoint (Matériels) au ministère de la Défense nationale (MDN)³. De fait, le gouvernement fédéral a lancé, au cours des dernières années, un certain nombre d'importants projets d'approvisionnement visant à renouveler et à moderniser la flotte de la MRC au cours des trois prochaines décennies. Ces projets portent sur l'acquisition de plus de 20 nouveaux principaux navires militaires qui doivent tous être construits au Canada au cours des prochaines années dans le cadre de la Stratégie nationale de construction navale (SNCN). Parallèlement, le gouvernement fédéral procède au renouvellement de la flotte vieillissante de la Garde côtière canadienne (GCC) avec des projets visant 15 nouveaux navires. Des dizaines de milliards de dollars seront dépensés à la modernisation et à la recapitalisation des flottes de la MRC et de la GCC, et ce, avec d'importantes retombées pour les secteurs de la construction navale et de l'emploi partout au Canada.

De bien des manières, le Canada bâtit aujourd'hui la Marine et la Garde côtière de demain. Comme le vice-amiral Ron Lloyd, commandant de la MRC, l'a expliqué au

1 Comité permanent de la défense nationale de la Chambre des communes (NDDN), [*Le Canada et la défense de l'Amérique du Nord : NORAD et la disponibilité opérationnelle des forces aériennes*](#), 42^e législature, 1^{re} session, septembre 2016.

2 *Ibid.*, p. 4.

3 NDDN, [*Témoignages*](#), 1^{re} session, 42^e législature, 17 novembre 2016 (contre-amiral (à la retraite) Patrick Finn).

Comité : « La disponibilité opérationnelle vise notre capacité à fournir au gouvernement des possibilités navales viables et utilisables non seulement aujourd'hui, mais aussi à l'avenir, ce qui est tout aussi important. Et les préparatifs de la disponibilité opérationnelle ne datent pas d'hier⁴. »

La défense du Canada dans le domaine maritime relève de la responsabilité de la MRC. La MRC protège le Canada et ses intérêts maritimes depuis plus d'un siècle. Depuis les attaques terroristes du 11 septembre 2001 lancées contre les États-Unis, les navires de guerre de la MRC ont été presque continuellement déployés dans le cadre d'opérations navales au Canada ou à l'étranger. Plus précisément, de 2001 à 2017, la MRC a effectué plus de 110 déploiements de navires de guerre dans le cadre de diverses opérations internationales⁵. Ce rythme opérationnel élevé, au cours de la dernière décennie et demie, a exercé une pression importante sur la MRC, ses effectifs et leurs familles, mais il a également démontré la flexibilité et le haut degré de disponibilité opérationnelle des forces navales du Canada. Ces opérations constituent la claire démonstration du degré avec lequel « [l]a Marine royale canadienne donne au gouvernement du Canada une force militaire prête à mieux intervenir », comme l'a indiqué au Comité le capitaine de frégate (à la retraite) Ken Hansen, membre du comité consultatif scientifique de l'Institute for Ocean Research Enterprise⁶. Ce point a également été souligné par le vice-amiral Ron Lloyd : « La MRC est fière d'être une force rapidement déployable [...] [v]otre marine est une force hautement respectée, capable d'intervenir dans l'ensemble du spectre des opérations, de l'aide humanitaire aux opérations de la coalition », a-t-il déclaré. « Je suis fier de notre passé en tant que premiers intervenants du Canada⁷. »

La MRC est le plus petit des trois services armés du Canada (l'Armée, la Marine et l'Aviation). Elle compte environ 14 000 hommes et femmes de la Force régulière et de la Force de réserve des FAC⁸. À l'heure actuelle, la flotte de la MRC comprend 28 navires

4 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 27 octobre 2016 (vice-amiral Ron Lloyd).

5 Ces données ne comprennent pas le nombre de navires de guerre affectés à des opérations intérieures entre 2001 et 2017. Les opérations internationales de la MRC comprennent 39 déploiements de navires de guerre dans le cadre de la campagne internationale de lutte contre le terrorisme et la piraterie (Opérations APOLLO, ALTAIR, SIRIUS, SEXTANT, METRIC, SAIPH et ARTEMIS, 2001-2017); 2 dans le cadre de l'intervention internationale dans la guerre civile libyenne (Opération MOBILE, 2011); 7 dans le cadre de mesures d'apaisement et de dissuasion de l'OTAN en Europe de l'Est et en Europe centrale (Opération REASSURANCE, 2014-2017) et 64 dans le cadre de la campagne internationale visant à lutter contre le trafic illégal perpétré par le crime organisé transnational dans la mer des Caraïbes et dans l'est de l'océan Pacifique (Opération CARIBBE, 2006-2017). De plus, des navires de guerre canadiens ont participé à plusieurs opérations à l'étranger d'aide humanitaire et de secours aux sinistrés, comme aux États-Unis en 2005 (Opération UNISON) et à Haïti en 2008 et 2010 (Opérations HORATIO et HESTIA). Ministère de la Défense nationale (MDN), « [La participation des Forces canadiennes à la campagne internationale contre le terroriste : d'octobre 2001 à octobre 2003](#) », 7 Janvier 2004; « [Opération ALTAIR](#) », « [Opération SEXTANT](#) », « [Opération SAIPH](#) », « [Opération SIRIUS](#) », « [Opération METRIC](#) », « [Opération ARTEMIS](#) », « [Opération Mobile](#) », « [Opération REASSURANCE](#) », « [Opération CARIBBE](#) », « [Dix années de succès pour les FAC dans le cadre de l'Opération CARIBBE](#) », 22 décembre 2016; « [Opération HORATIO](#) » et « [Opération HESTIA](#) ».

6 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 20 octobre 2016 (capitaine de frégate (à la retraite) Ken Hansen).

7 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 27 octobre 2016 (vice-amiral Ron Lloyd).

8 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 22 novembre 2016 (contre-amiral Art McDonald).

de guerre de surface et sous-marins (12 frégates de la classe *Halifax*; 12 navires de défense côtière [NDC] de la classe *Kingston*; et 4 sous-marins de la classe *Victoria*⁹) de même que 8 patrouilleurs d'entraînement de la classe *Orca*¹⁰ et divers navires auxiliaires, remorqueurs et navires-annexes¹¹. La flotte est concentrée dans deux bases navales : la base des Forces canadiennes (BFC) d'Halifax, en Nouvelle-Écosse, et la BFC d'Esquimalt, en Colombie-Britannique. La flotte de l'Atlantique (Forces maritimes de l'Atlantique ou FMAR(A)) se trouve à Halifax et la flotte du Pacifique (Forces maritimes du Pacifique ou FMAR(P)), à Esquimalt¹². De plus, on compte 24 divisions de la Réserve navale à l'échelle du Canada¹³.

La MRC doit surmonter les défis liés à « la plus importante mise à niveau de l'histoire de la Marine canadienne en temps de paix¹⁴ ». Le Canada doit continuer de disposer d'une marine forte, équilibrée, polyvalente et apte au combat pour protéger ses intérêts maritimes au Canada comme à l'étranger. Les hommes et les femmes hautement professionnels de la MRC protègent notre pays, notre liberté et notre mode de vie sur les océans du monde depuis plus d'un siècle. Ils n'ont jamais failli à la devise de la Marine, « Toujours là, toujours prêts ».

Les témoins qui ont comparu durant l'étude étaient d'avis que la MRC doit être capable de protéger nos eaux nationales et d'intervenir où que nos intérêts nationaux soient contestés dans le monde. « Une marine bien équipée et qui possède un niveau approprié de disponibilité opérationnelle » se doit d'être « souple », a expliqué le capitaine de vaisseau (à la retraite) Harry Harsch, vice-président aux Affaires maritimes de la Ligue navale du Canada. « Elle offre au gouvernement toute une gamme d'options stratégiques d'un bout à l'autre du spectre, du conflit à la diplomatie en passant par les opérations humanitaires, les opérations policières, les opérations de soutien de la paix mondiale, qui sont souvent complexes, tout, jusqu'aux opérations de guerre, au besoin¹⁵. »

Le Comité a entrepris la présente étude afin de se faire une meilleure idée de l'état de disponibilité opérationnelle des forces navales du Canada et de la façon dont la MRC contribue à la défense du Canada et de l'Amérique du Nord. Le Comité a tenu, d'octobre 2016 à février 2017, 14 audiences sur le sujet. Il a entendu un certain nombre de témoins, notamment des représentants des FAC, du MDN, de la GCC et de Services

9 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 27 octobre 2016 (contre-amiral Ron Lloyd). Voir également MDN, [La flotte : Frégates canadiennes de patrouille](#), [La flotte : Navires de défense côtière](#), et [La flotte : Sous-marins de patrouille à long rayon d'action](#).

10 MDN, [Patrouilleurs d'entraînement \(classe Orca\)](#).

11 Stephen Saunders, dir., *Jane's Fighting Ships 2016-2017*, IHS Global, 2016. p. 102-110 [EN ANGLAIS SEULEMENT].

12 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 22 novembre 2016 (contre-amiral John Newton et contre-amiral Art McDonald).

13 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 9 février 2017 (commodore Marta B. Mulkins). Pour une liste des 24 divisions navales, voir MDN, [Divisions de la Réserve navale](#).

14 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 27 octobre 2016 (vice-amiral Ron Lloyd).

15 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 18 octobre 2016 (capitaine de vaisseau (à la retraite) Harry Harsch).

publics et Approvisionnement Canada (SPAC), ainsi que divers universitaires et intervenants. Le Comité souhaiterait remercier tous les témoins pour leur contribution à l'étude et espère que le présent rapport reflète, aussi fidèlement que possible, les points de vue qu'ils ont exprimés au sujet de la disponibilité opérationnelle des forces navales canadiennes.

Sur la foi des témoignages reçus dans le cadre de l'étude et de renseignements accessibles au public, le Comité convient de soumettre à la Chambre des communes les constatations et les recommandations suivantes.

L'ENVIRONNEMENT DE SÉCURITÉ MARITIME ET LES MENACES NAVALES POUR L'AMÉRIQUE DU NORD

1. Un monde incertain et imprévisible

Le Canada peut sembler plutôt à l'abri des menaces étrangères étant donné qu'il est bordé par les océans Arctique, Atlantique et Pacifique, et qu'il partage sa seule frontière continentale avec les É.-U., son ami, allié militaire et partenaire commerciale le plus proche, mais il n'en demeure pas moins exposé à la volatilité et à l'imprévisibilité de l'environnement de sécurité international.

Bien que Stephen Burt, chef adjoint du renseignement de la Défense au Commandement du Renseignement des Forces canadiennes (COMRENSFC) au ministère de la Défense nationale, ait souligné que les FAC et le MDN « ne [voient] aucun acteur étatique qui ait à la fois les capacités et l'intention de nuire au Canada en recourant à la force militaire », il a appelé à la prudence. « Cependant, même s'il faut de nombreuses années aux États pour acquérir de nouvelles capacités », a-t-il déclaré au Comité, « l'intention est beaucoup plus difficile à discerner et elle peut changer rapidement et avec peu de préavis en raison des événements internationaux et des intérêts nationaux divergents¹⁶ ». Il a défini « une menace » comme la combinaison « [de] la capacité et [de] l'intention ». Un pays peut avoir l'intention de causer du tort au Canada, mais ne pas disposer de la capacité de le faire. Inversement, un pays peut posséder la capacité militaire de causer du tort au Canada, mais s'il n'a pas l'intention de le faire, il ne constituera pas une menace militaire. Cependant, « [l']intention peut changer très vite », a-t-il rappelé au Comité¹⁷. C'est pourquoi le Canada doit demeurer vigilant et continuer de surveiller l'intention et la capacité des États étrangers, comme l'a expliqué le vice-amiral Ron Lloyd¹⁸.

Cela étant dit, M. Burt a déclaré au Comité qu'« il reste beaucoup de menaces importantes pour les intérêts canadiens¹⁹ ». Le Comité a énuméré certaines de ces menaces dans son rapport intitulé *Le Canada et la défense de l'Amérique du Nord* :

16 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 3 novembre 2016 (Stephen Burt).

17 *Ibid.*

18 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 27 octobre 2016 (vice-amiral Ron Lloyd).

19 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 3 novembre 2016 (Stephen Burt).

NORAD et la disponibilité opérationnelle des forces aériennes²⁰. Cette liste inclut des menaces provenant d'États défaillants ou en déroute; des réseaux criminels et terroristes transnationaux et nationaux; de l'extrémisme violent politique, ethnique et religieux; des cyberattaques; de la prolifération de la technologie des missiles balistiques et de croisière; de l'acquisition et l'utilisation potentielle d'armes de destruction massive (chimiques, biologiques, radiologiques et nucléaires) par des acteurs étatiques et non étatiques; des changements dans l'équilibre des forces internationales; ainsi que des discours et des comportements agressifs de pays tels que la Chine, l'Iran, la Corée du Nord, la Russie et d'autres régimes dans le monde.

Pour compléter cette liste, de nombreux conflits armés, au cours des dernières années, ont été sources d'instabilité dans de nombreuses régions du monde, comme peuvent en attester les guerres en Afghanistan, en Iraq, en Syrie, en Ukraine, au Yémen, et ailleurs dans le monde. Des millions d'hommes, de femmes et d'enfants ont été déplacés à la suite de conflits violents en Iraq et en Syrie, ce qui a entraîné une importante crise des réfugiés au Moyen-Orient et en Europe²¹. Concomitamment, les dépenses militaires et le commerce des armes n'ont cessé d'augmenter dans bien des régions du monde au cours de la dernière décennie, notamment au Moyen-Orient et dans la région Indo-Asie-Pacifique, exacerbant les tensions et, dans certains cas, aboutissant à une course régionale aux armements²².

Selon plusieurs témoins entendus au cours de la présente étude, le Canada est confronté aujourd'hui à un monde plus incertain et plus imprévisible qu'il ne l'était il y a quelques années seulement²³. Selon le commodore (à la retraite) Eric Lerhe, du Centre d'études en sécurité et développement de l'Université Dalhousie, « la situation mondiale s'est détériorée » au cours de la dernière décennie en raison de l'intensification des guerres en Iraq et en Syrie, ainsi que des défis croissants pour la sécurité de l'ordre mondial que posent la Chine et la Russie. Il a, en particulier, souligné les tensions internationales croissantes avec la Russie depuis 2014 au sujet de la crise générale en Ukraine. Il a également évoqué les ambitions maritimes et territoriales croissantes de la Chine dans les mers de Chine orientale et méridionale, qui sont à l'origine de tensions dans les relations internationales, notamment avec les pays voisins de la région Indo-Asie-Pacifique²⁴. « [O]n craint de plus en plus que les actions de [la Chine et de la Russie] mènent à une guerre interétatique », a-t-il averti le Comité, ajoutant que « les risques de conflit augmenteront » dans les prochaines années si ces deux pays continuent « à

20 NDDN, [Le Canada et la défense de l'Amérique du Nord : NORAD et la disponibilité opérationnelle des forces aériennes](#), p. 5-19.

21 Institut de Heidelberg pour la recherche internationale sur les conflits internationaux, [Conflict Barometer 2016](#), Heidelberg, Université de Heidelberg, 2017, p. 13-19 [EN ANGLAIS SEULEMENT]; Institut international de recherche sur la paix de Stockholm (SIPRI), [SIPRI Yearbook 2016 : Armements, Disarmement and International Security \(Résumé en français\)](#), 2016, p. 1-27; « 2016 Annual Defence Report », *Jane's Defence Weekly*, vol. 53, n° 50 (9 décembre 2016), p. 8-38 [EN ANGLAIS SEULEMENT].

22 SIPRI, [SIPRI Yearbook 2016](#), p. 17-21; SIPRI, « [SIPRI Fact Sheet: Trends in International Arms Transfers, 2016](#) », février 2017 [EN ANGLAIS SEULEMENT].

23 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 7 février 2017 (Michael Byers et Joel Sokolsky).

24 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 20 octobre 2016 (commodore (à la retraite) Eric Lerhe).

défendre agressivement leurs intérêts internationaux sans tenir compte des risques et du droit international²⁵ ».

Bien que les FAC et le MDN « ne [voient] aucune intention de quelque pays que ce soit d'attaquer le [territoire canadien] de façon militaire », M. Burt a poursuivi son témoignage en précisant que « [c]ela ne veut pas dire qu'aucun pays n'a l'intention de nuire aux intérêts du Canada. Plusieurs États font des choses qui nuisent à nos intérêts ». La Chine et la Russie en sont la parfaite illustration. Comme il l'a expliqué :

Surtout dans le cas de la Russie et de la Chine, certaines mesures touchant les lois internationales créent de l'incertitude quant à la façon dont il faudra agir dans l'avenir. Cela nuit au Canada. En tant que nation qui fait du commerce mondial, nous avons besoin d'une certaine base de règles pour mener nos affaires et pour que nos intérêts soient protégés. Alors, chaque fois que ces nations ou autres États prennent des mesures qui, sans être des menaces militaires à proprement parler, touchent nos intérêts, cela pose un problème pour le Canada et constitue une menace pour nos intérêts²⁶.

Il est donc impératif que le Canada demeure prudent et prêt à défendre ses intérêts, au Canada comme à l'étranger, et tout particulièrement dans le domaine maritime²⁷.

2. Un environnement de sécurité maritime en mutation

Le Canada est un « pays maritime », a expliqué au Comité le capitaine de vaisseau (à la retraite) Harry Harsch. C'est pourquoi il est impératif que le Canada protège ses intérêts maritimes contre d'éventuels défis et menaces en matière de sécurité, et ce, au Canada comme à l'étranger²⁸. Le Canada possède à l'échelle mondiale, le littoral le plus long, il détient le deuxième plateau continental en importance et il représente la cinquième zone économique exclusive (ZEE) en importance. Il dépend aussi grandement des océans pour son commerce²⁹. Le Canada fait partie des grandes nations commerçantes mondiales et la plupart des échanges commerciaux canadiens transitent par les routes commerciales océaniques. Pour illustrer ce point, le vice-amiral Ron Lloyd a déclaré au Comité qu'« un tiers de l'inventaire des magasins Canadian Tire se trouve à tout moment en haute mer³⁰ ».

De fait, les économies, partout dans le monde, dépendent de plus en plus des océans, non seulement pour le commerce, mais également pour les communications, le transport, l'alimentation, les ressources minières et énergétiques sous-marines, ainsi que

25 *Ibid.*

26 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 3 novembre 2016 (Stephen Burt).

27 *Ibid.*

28 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 18 octobre 2016 (capitaine de vaisseau (à la retraite) Harry Harsch).

29 *Ibid.*

30 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 27 octobre 2016 (vice-amiral Ron Lloyd).

l'industrie et le tourisme³¹. Environ 90 % des échanges commerciaux mondiaux dépendent du transport maritime. En fait, on estime qu'environ les deux tiers du pétrole mondial sont transportés par voie maritime³². Le « flux qui irrigue l'économie des pays » passe par les océans, a déclaré le vice-amiral Ron Lloyd au Comité³³.

La dépendance économique croissante envers les océans incite les pays du monde entier à investir dans leurs forces navales afin de protéger leurs intérêts dans le domaine maritime. La course à l'armement naval dans la région Indo-Asie-Pacifique en est un symptôme flagrant. Selon le vice-amiral Ron Lloyd, l'une des principales raisons pour lesquelles les budgets navals des pays de la région Indo-Asie-Pacifique ne cessent de croître, et l'« on remarque une augmentation de 60 % de leur flotte navale », est « probablement un lien direct entre la sécurité, la prospérité et les océans à l'avenir ». Ce que nous voyons à l'échelle mondiale, a-t-il fait remarquer, c'est « l'augmentation de la présence navale dans les océans du monde » et « une importance croissante accordée au patrimoine maritime mondial³⁴ ».

Il n'est pas surprenant que de plus en plus d'experts en défense et d'universitaires « appellent le XXI^e siècle le siècle de service naval », comme l'a souligné le vice-amiral Ron Lloyd³⁵. James Boutilier, professeur adjoint, Études du Pacifique, à l'Université de Victoria, a affirmé : « C'est la quintessence de l'ère maritime, et les navires de guerre feront partie des clés des relations internationales³⁶. » De fait, les « changements rapides qui sont en train de se produire dans l'ordre maritime mondial » entraînent l'apparition d'un « nouvel environnement stratégique », comme l'a expliqué le vice-amiral (à la retraite) Drew Robertson, de l'Association navale du Canada. Ce nouvel environnement stratégique ouvre la porte à tout un éventail de nouveaux défis en matière de sécurité alors que « les pays du monde entier, et particulièrement la Russie et la Chine [...] continuent de faire des investissements importants et, de fait, disproportionnés dans leurs forces maritimes, particulièrement dans la région Asie-Pacifique », que « la coopération entre grands États continue de céder le pas à la concurrence et à la confrontation au détriment d'un ordre international fondé sur des règles, particulièrement en mer et, surtout, dans les mers de Chine méridionale et de Chine orientale », et que l'océan Arctique, jadis inaccessible, « s'ouvre à la navigation commerciale et à l'extraction de ressources³⁷ ».

31 Ben Lombardi, [The Future Maritime Operating Environment and the Role of Naval Power](#), Ottawa, Recherche et développement pour la défense Canada (RDDC), mai 2016, p. 1-2 [EN ANGLAIS SEULEMENT].

32 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 20 octobre 2016 (capitaine de frégate (à la retraite) Ken Hansen); Marine royale du Canada (MRC), [Le Canada dans un nouveau monde maritime : Point de mire 2050](#), 2016, p. 2.

33 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 27 octobre 2016 (vice-amiral Ron Lloyd).

34 *Ibid.*

35 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 27 octobre 2016 (vice-amiral Ron Lloyd).

36 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 7 février 2017 (James Boutilier).

37 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 18 octobre 2016 (vice-amiral (à la retraite) Drew Robertson).

Le chef adjoint du renseignement de la Défense du MDN a récapitulé les défis du XXI^e siècle en matière de sécurité maritime selon cinq « réalités géopolitiques », qu'il a décrites comme suit au Comité :

1. L'expansion navale continue de la Chine et sa volonté de remettre en question l'ordre mondial fondé sur des règles dans l'espace maritime, comme le démontrent la fréquence et l'intensité accrues des disputes territoriales maritimes dans la mer de Chine du Sud et la mer de Chine orientale.
2. La modernisation et l'agression des armées russes, comme on l'a constaté à la faveur de l'annexion illégale de la Crimée et du conflit larvé en Ukraine, avec les Russes qui soutiennent la rébellion.
3. L'instabilité persiste dans plusieurs régions du globe, et des États défaillants et en déroute continuent d'offrir des espaces non gouvernés dont les terroristes ont besoin pour s'organiser et s'épanouir.
4. La demande mondiale croissante en énergie et en ressources, qui mise sur la libre circulation des biens commerciaux passant par les goulots d'étranglement maritimes.
5. Les changements climatiques en cours qui risquent de causer de l'instabilité sociale³⁸.

3. La Chine et les tensions navales dans la région Indo-Asie-Pacifique

L'émergence de la Chine en tant que puissance navale et son comportement de plus en plus agressif sur les mers sont considérés par de nombreux témoins comme l'une des principales préoccupations en matière de sécurité³⁹. La plupart d'entre eux s'inquiètent des incessants différends maritimes et territoriaux entre la Chine et les États voisins dans la mer de Chine orientale et la mer de Chine méridionale, qui attisent les tensions dans la région Indo-Asie-Pacifique depuis bien des années. De nombreux témoins ont souligné que la réaction négative du gouvernement chinois au jugement prononcé en juin 2016 par la Cour permanente d'arbitrage (CPA), à La Haye, aux Pays-Bas, contre les revendications de la Chine en mer de Chine méridionale constitue un signal d'alarme⁴⁰. Bien que la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (UNCLOS) exige que la Chine accepte le jugement de la CPA dans son intégralité, a expliqué le commodore (à la retraite) Eric Lerhe, le gouvernement de la Chine « a rejeté la décision de la Cour et a exercé des représailles sur tous les États qui appuyaient l'arbitrage⁴¹ ». Le capitaine de frégate (à la retraite) Ken Hansen s'est déclaré troublé par la réaction de la Chine au jugement de la CPA :

[L]a répudiation [par la République populaire de Chine] de la Convention des Nations unies sur le droit de la mer et de ses mécanismes de règlement des différends a mis en évidence ses ambitions très flagrantes par rapport à la mer de Chine méridionale et la

38 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 3 novembre 2016 (Stephen Burt).

39 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 7 février 2017 (James Boutillier).

40 Cour permanente d'arbitrage (CPA), « [Communiqué de presse : Arbitrage relatif à la mer de Chine méridionale \(la République des Philippines c. la République populaire de Chine\)](#) », 12 juillet 2016.

41 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 20 octobre 2016 (commodore (à la retraite) Eric Lerhe).

façon dont elle entend gérer ses relations avec les États voisins [...] Elle a signé la Convention des Nations unies sur le droit de la mer, elle l'a ratifiée, et, ce faisant, elle a approuvé l'ensemble des processus, des définitions et des mécanismes de règlement des différends, et maintenant, elle la rejette tout simplement⁴².

Selon Stephen Burt, les différends maritimes et territoriaux de la Chine avec les États voisins de la région Indo-Asie-Pacifique pourraient constituer une menace grave pour le commerce mondial si ces différends devaient « s'envenimer » et les forces navales locales décider de « bloquer le commerce » dans des goulots d'étranglement tels que le détroit de Malacca qui sépare l'Indonésie de la Malaisie⁴³. Selon Robert Huebert, professeur associé au Département de sciences politiques de l'Université de Calgary, la Chine va probablement devenir, à l'avenir, « l'une des menaces les plus importantes auxquelles nous ferons face ». « [L]a Chine devrait devenir une nation maritime avec laquelle les nations occidentales devront composer », a-t-il expliqué, et « [n]ous pouvons voir qu'ils sont de plus en plus mécontents de la dimension juridique actuelle de la sphère internationale. Il suffit d'examiner la récente décision d'arbitrage qui a été prise très clairement à leur encontre ». D'après lui, la Chine « menacera de plus en plus les intérêts occidentaux » dans le domaine maritime⁴⁴.

Plusieurs témoins ont évoqué la façon dont l'expansionnisme naval de la Chine et les tensions navales croissantes dans la région Indo-Asie-Pacifique ont déclenché une course à l'armement naval sans précédent dans cette région du monde. Ainsi James Boutillier a-t-il déclaré qu'au cours des 25 dernières années, « les Chinois se sont dotés de l'équivalent de 22 fois la Marine royale canadienne, de bout en bout ». La flotte navale chinoise, a-t-il insisté, compte désormais plus de 330 navires de guerre de surface de toutes tailles et de toutes catégories, sans compter les quelque 60 sous-marins. Les marines de l'Australie, de l'Inde, de l'Indonésie, du Japon, du Pakistan, de la Corée du Sud, de Taiwan et d'autres pays de la région Indo-Asie-Pacifique connaissent toutes actuellement une telle expansion. Comme l'a expliqué M. Boutillier, non seulement les marines de la région Indo-Asie-Pacifique « sont en train de se moderniser », mais elles « participent à une course à l'armement⁴⁵ ». C'est ainsi dans la région Indo-Asie-Pacifique que l'on retrouve la plus importante concentration de navires de guerre de surface au monde. En 2015, par exemple, environ 45 % des navires de guerre de surface (soit plus de 2 147 sur un total de plus de 4 784) et 42 % des sous-marins (soit 221 sur un total de 519) opérationnels dans le monde appartenaient à des pays de la région Indo-Asie-Pacifique. Ces chiffres n'incluent pas les quelque 360 navires de guerre de surface et sous-marins supplémentaires alors en cours de construction ou dans les carnets de commandes des marines de la région Indo-Asie-Pacifique⁴⁶.

42 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 20 octobre 2016 (capitaine de frégate (à la retraite) Ken Hansen).

43 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 3 novembre 2016 (Stephen Burt).

44 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 1^{er} novembre 2016 (Robert Huebert).

45 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 7 février 2017 (James Boutillier).

46 Martin Auger, *Comparaison mondiale des forces navales*, (Document d'information de la Bibliothèque du Parlement préparé pour NDDN, 3 février 2017, p. 10-13; Stephen Saunders, dir., *Jane's Fighting Ships, 2015-2016*, IHS Global, 2015, p. 2–1013 [EN ANGLAIS SEULEMENT]).

Comme l'a indiqué M. Boutilier, « nous en sommes à un tournant d'une profondeur ahurissante dans l'équilibre des forces navales mondiales », ajoutant que « le centre de gravité navale du monde s'est déplacé de la région euroatlantique vers la région pacifique, et il en va de même dans le domaine maritime⁴⁷ ». Il a souligné le contraste existant entre l'expansion incroyablement rapide des forces navales dans la région Indo-Asie-Pacifique et la façon dont « les anciennes marines ont rétréci de façon spectaculaire » en Europe et en Amérique du Nord au cours des années en raison du « désarmement budgétaire ». Ainsi, en 2015, l'Europe, région ayant la deuxième plus importante concentration de navires de guerre de surface et de sous-marins, ne possédait qu'à peine 19 % des navires de guerre de surface (soit 898 sur un total de plus de 4 784) et 27 % des sous-marins (soit 141 sur un total de 519) opérationnels dans le monde⁴⁸. Pour illustrer cet état de fait, M. Boutilier a rappelé que, en 1962, la Marine royale britannique comptait 152 frégates et destroyers, alors qu'elle en compte maintenant 19. De même, il a rappelé que la Marine américaine « a fondu, puisqu'elle compte désormais un peu moins de la moitié des bateaux qu'elle comptait » il y a 30 ans, « passant de 575 navires à environ 273⁴⁹ ».

4. La renaissance de la puissance navale russe

Certains témoins se sont également dits préoccupés par le rajeunissement des capacités navales de la Russie. « [L]a Russie demeure certainement une menace », a souligné Joel Sokolsky, professeur au Département de sciences politiques du Collège militaire royal du Canada. « C'est une nouvelle menace, une menace dans les eaux entourant l'Europe [et il] pourrait très bien s'agir d'une nouvelle menace à la défense nord-américaine⁵⁰. » La Russie possède l'une des plus imposantes marines du monde, avec plus de 230 navires de guerre de surface et sous-marins⁵¹. Ses ressources navales sont équipées des armements militaires les plus perfectionnés, dont la dernière génération de missiles balistiques et de croisière. Les forces navales russes ont d'ailleurs fait la démonstration de quelques-uns de ces systèmes d'armes dans le cadre des combats livrés pendant la guerre civile syrienne en cours. Comme l'a fait remarquer le vice-amiral (à la retraite) Drew Robertson, la Russie a tiré des missiles de croisière à partir de frégates dans la mer Caspienne, par-dessus l'Iran et l'Iraq, jusqu'en Syrie. Elle a aussi tiré des missiles de croisière en Syrie à partir de ses sous-marins dans la mer Méditerranée. « [L]es capacités balistiques [de ces] sous-marins et [de ces] navires », a-t-il rappelé au Comité, sont exactement les mêmes que celles qui seraient utilisées contre l'Amérique du Nord ou d'autres cibles potentielles en cas de futur conflit⁵².

47 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 7 février 2017 (James Boutilier).

48 Auger, *Comparaison mondiale des forces navales*, p.1-7; Institut international d'études stratégiques (IIES), *The Military Balance 2016*, 2016, p. 27-480 [EN ANGLAIS SEULEMENT].

49 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 7 février 2017 (James Boutilier).

50 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 7 février 2017 (Joel Sokolsky).

51 IIES, *The Military Balance 2017*, p. 213-215 [EN ANGLAIS SEULEMENT].

52 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 18 octobre 2016 (vice-amiral (à la retraite) Drew Robertson).

L'expansion et la modernisation de la force sous-marine de la Russie, en particulier, sont considérées par certains témoins comme une menace grave à la sécurité de l'Amérique du Nord. Robert Huebert, par exemple, s'est dit préoccupé des « nouvelles avancées russes dans le monde sous-marin » et de ce que cela pourrait signifier, dans les années à venir, pour la sécurité dans l'Arctique⁵³. Les Russes investissent des sommes importantes dans leur programme de sous-marins nucléaires, a-t-il déclaré au Comité, ajoutant que cette capacité leur permettra d'« élargir leur rayon d'action maritime ». Selon lui, le Canada et les É.-U. devraient s'inquiéter des capacités accrues des sous-marins nucléaires d'« une Russie de plus en plus agressive » et de la façon dont ces ressources navales pourraient être utilisées contre l'Amérique du Nord⁵⁴. D'ailleurs, des sous-marins russes équipés de missiles balistiques et de croisière capables d'atteindre l'Amérique du Nord sillonnent régulièrement l'Arctique et patrouillent fréquemment au large des eaux canadiennes et américaines⁵⁵.

Néanmoins, tous les témoins ne considèrent pas que la militarisation de la Russie constitue une menace pour la sécurité mondiale. « Je pense que notre code génétique nous incite tous à penser que la Russie est une superpuissance qui refait surface », a expliqué James Boutillier, « mais lorsqu'on regarde le PIB russe, on constate qu'il équivaut à peu près à celui de l'Italie ou de l'Australie⁵⁶. La Russie a annoncé en 2016 qu'elle allait réduire ses dépenses de défense⁵⁷. Toutefois, le Canada doit demeurer prudent et continuer de « surveill[er] étroitement » les capacités et les intentions militaires de la Russie, a expliqué un représentant du MDN⁵⁸.

5. L'incidence des changements climatiques sur le domaine maritime

Plusieurs témoins ont évoqué la façon dont les changements climatiques transforment le domaine maritime, ainsi que leur incidence sur l'avenir de l'environnement de sécurité international. Selon la MRC :

Le réchauffement planétaire changera physiquement notre milieu opérationnel en ayant des répercussions partout au monde, et particulièrement dans l'Arctique. Le changement climatique affectera la rigueur des conditions météorologiques, modifiera le régime des pluies et de la production alimentaire, fera fondre les calottes polaires et le pergélisol arctique, modifiera la chimie marine et perturbera les écosystèmes océaniques fragiles. Beaucoup de ces effets seront fortement ressentis dans les régions côtières. Mais le plus

53 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 1^{er} novembre 2016 (Robert Huebert).

54 *Ibid.*

55 NDDN, [Le Canada et la défense de l'Amérique du Nord : NORAD et la disponibilité opérationnelle des forces aériennes](#), p. 16-17 et 31.

56 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 7 février 2017 (James Boutillier).

57 « Russian Defence Budget Set to Drop by 12% », *Jane's Defence Weekly*, vol. 53, n° 44 (2 novembre 2016), p. 14; « 2016 Annual Defence Report », *Jane's Defence Weekly*, vol. 53, n° 50 (9 décembre 2016), p. 20.

58 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 3 novembre 2016 (Stephen Burt).

important sera leurs conséquences sociales, qui s'ajouteront aux forces déjà grandes auxquelles doivent faire face de nombreux États côtiers⁵⁹.

« La preuve scientifique ne laisse plus aucun doute sur le fait que le climat est en train de changer », a affirmé Robert Huebert. « Il se réchauffe à un rythme que personne n'était prêt à envisager il y a à peine dix ans [...] Ce n'est malheureusement qu'une question de temps avant de voir des tempêtes de force grandissante et l'élévation de la mer atteindre un niveau inégal, ce qui affectera plusieurs nations dont la nôtre⁶⁰. »

Existent, notamment, de graves préoccupations quant à la montée du niveau des mers, ainsi qu'à la fréquence et à la force croissantes des phénomènes météorologiques extrêmes, tels que les cyclones ou les ouragans tropicaux, qui touchent les régions côtières et qui augmentent ainsi les besoins en aide humanitaire et en secours aux sinistrés partout dans le monde⁶¹. Il convient de noter que 80 % de la population et des grandes villes du monde se trouvent en zone littorale, soit à moins de 100 km de la mer⁶². Les populations et les infrastructures urbaines situées dans les régions basses du monde sont particulièrement exposées et vulnérables à la montée du niveau des mers et aux phénomènes météorologiques extrêmes. Selon James Boutillier, au Bangladesh, « on s'attend à perdre un tiers du territoire terrestre au cours du prochain quart de siècle en raison de l'élévation du niveau de la mer et des inondations provoquées par les tempêtes⁶³ ». Ces phénomènes pourraient entraîner des crises humanitaires graves et se traduire par des déplacements massifs de populations⁶⁴. On s'attend à ce que, à l'avenir, les forces navales, partout dans le monde, soient de plus en plus appelées à mener des opérations d'aide humanitaire et de secours aux sinistrés. On s'attend également à ce qu'elles soient appelées à intervenir plus souvent dans des crises migratoires, étant donné que les populations fuient par la mer les régions côtières dévastées⁶⁵. En résumé, comme l'a expliqué Robert Huebert, les marines devront « répondre à la menace et aux problèmes croissants associés aux changements climatiques », avant d'ajouter que « [l]e réchauffement climatique se traduit automatiquement par l'accroissement des exigences relatives au rôle de la Marine⁶⁶ ».

6. L'ouverture de l'océan Arctique

L'ouverture de l'Arctique et son incidence sur les intérêts canadiens ont également été abordées dans le cadre de cette étude. Selon les estimations actuelles, la fonte des glaces dans l'Arctique, au cours des prochaines décennies, pourrait ouvrir l'accès à une

59 MRC, [Point de mire 2050](#), p. 8.

60 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 1^{er} novembre 2016 (Robert Huebert).

61 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 3 novembre 2016 (Stephen Burt).

62 Lombardi, [The Future Maritime Operating Environment](#), p. 5. [EN ANGLAIS SEULEMENT]

63 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 7 février 2017 (James Boutillier).

64 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 1^{er} novembre 2016 (Robert Huebert).

65 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 20 octobre 2016 (commodore (à la retraite) Eric Lerhe); NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 3 novembre 2016 (Stephen Burt).

66 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 1^{er} novembre 2016 (Robert Huebert).

abondance de matières brutes non encore exploitées et permettre l'établissement de nouvelles routes maritimes commerciales. Comme cela est souligné dans une récente étude de Recherche et développement pour la Défense Canada (RDDC) sur l'avenir du milieu opérationnel maritime, certains scientifiques sont d'avis que, si l'évolution actuelle des changements climatiques se poursuit, « on pourrait connaître, dans l'Arctique, des étés dénués de glaces d'ici 25 ans », ce qui « ouvrirait la possibilité de saisons de navigation plus longues⁶⁷ ». Bien qu'on ait déclaré au Comité que le Canada n'était pas exposé à une menace imminente de la Russie ou de tout autre État dans l'Arctique⁶⁸, l'accroissement de l'activité humaine dans le Nord va s'accompagner, à l'avenir, de tout un éventail de préoccupations et de menaces en matière de sécurité résultant des changements subis par l'environnement maritime arctique.

Les témoins qui ont comparu devant le Comité ont signalé à maintes reprises l'incidence des changements climatiques et de la fonte des glaces polaires dans la région de l'Arctique, de même que les nouveaux défis et les menaces potentielles pour la sécurité résultant de ces changements. Ils ont évoqué le possible accroissement du trafic de navires militaires et commerciaux ainsi que de sous-marins dans la région; les atteintes à la souveraineté canadienne; l'exploitation industrielle du pétrole et d'autres ressources naturelles; la pollution et la dégradation de l'environnement, ainsi que diverses autres préoccupations. Ils ont également souligné la possible augmentation des interventions de recherche et de sauvetage déclenchées en réponse à des incidents dans l'Arctique résultant de l'accroissement du trafic dans la région au cours des prochaines années⁶⁹.

Cependant, certains témoins ont préféré se concentrer sur l'importance géostratégique croissante de l'Arctique et sur la façon dont les revendications et les intérêts contradictoires des États pourraient mener à des tensions dans la région. Même les pays comme le Canada et les États-Unis ont des différends frontaliers dans l'Arctique. Les États-Unis, par exemple, refusent de reconnaître les revendications du Canada dans la mer de Beaufort et maintiennent que le passage du Nord-Ouest est un détroit international et ne fait pas partie des eaux intérieures du Canada⁷⁰. Des témoins ont évoqué la militarisation en cours dans l'Arctique et la façon dont les cinq États littoraux de l'Arctique (le Canada, le Danemark, la Norvège, la Russie et les États-Unis) renforcent leurs capacités militaires dans la région. Ils ont également souligné la possible utilisation des eaux septentrionales par des adversaires dans l'éventualité d'un conflit⁷¹.

67 Lombardi, [The Future Maritime Operating Environment](#), p. 56. [EN ANGLAIS SEULEMENT]

68 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 3 novembre 2016 (Stephen Burt).

69 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 18 octobre 2016 (vice-amiral (à la retraite) Drew Robertson et commodore (à la retraite) Daniel Sing); NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 27 octobre 2016 (vice-amiral Ron Lloyd); NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 1^{er} novembre 2016 (Andrea Charron et Robert Huebert); NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 3 novembre 2016 (Stephen Burt); NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 22 novembre 2016 (contre-amiral John Newton); NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 8 décembre 2016 (Jeffery Hutchinson et Mario Pelletier).

70 Robert Dufresne, [Revendications controversées du Canada à l'égard des eaux et des zones maritimes arctiques](#), Document de travail PRB 07-47-F, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement, Ottawa, 10 janvier 2008, p. 1-16.

71 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 1^{er} novembre 2016 (Robert Huebert); NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 22 novembre 2016 (contre-amiral John Newton).

Robert Huebert, par exemple, a pointé du doigt la menace de la Russie dans l'Arctique⁷². Les témoins ont également fait observer que la région n'est plus considérée comme domaine exclusif des cinq États littoraux. Plusieurs témoins ont insisté sur le fait que d'autres États, tels que la Chine, ont déployé des ressources navales dans l'Arctique⁷³.

Cela étant dit, la sécurité dans l'Arctique est complexifiée par la géographie et le climat rude de la région. « Les changements climatiques ont évidemment un effet sur l'Arctique canadien, mais celui-ci est graduel », a expliqué Stephen Burt, chef adjoint du renseignement de la Défense du MDN. « L'Arctique continue de constituer un environnement où il est très difficile d'évoluer, surtout à des fins commerciales. Bien que le changement soit réel et que l'on constate, même maintenant, une augmentation du trafic touristique et de la fréquentation des navires de recherche dans cette région, la situation continuera d'évoluer progressivement, sans doute tout au long de ma vie⁷⁴. » Ainsi, l'océan Arctique couvre une superficie totale d'environ 14 millions de kilomètres carrés, mais, selon le MDN, environ 11,7 millions de kilomètres carrés sont couverts par la banquise en hiver et 5,2 millions de kilomètres carrés demeurent couverts par la banquise en été. Le MDN indique que, dans ce contexte, « [l]a navigation de surface est possible le long des limites méridionales de l'Arctique », notamment par la route maritime du Nord (ou passage du Nord-Est) au nord de la Russie et le passage du Nord-Ouest au nord du Canada⁷⁵.

D'un point de vue militaire, l'accès limité à la région arctique réduit d'autant les activités d'« éventuels agresseurs dans le Nord », comme l'a déclaré au Comité le contre-amiral John Newton, commandant des Forces maritimes de l'Atlantique (FMAR(A)) et de la Force opérationnelle interarmées (Atlantique). L'Arctique est une région où « il est difficile – très difficile – de se rendre », a-t-il affirmé. « [C]'est un peu plus facile [...] pendant quelques semaines, peut-être trois mois tout au plus⁷⁶. » Le commodore (à la retraite) Daniel Sing, directeur aux Affaires navales de l'Association navale du Canada, a confirmé :

De la perspective de la Marine royale canadienne [...] seuls les gros navires – surtout russes et parfois nucléaires – ont la capacité de se hasarder dans la calotte glaciaire du Nord. Une fois entrés dans la glace, ces navires avancent à une vitesse très basse de deux à trois nœuds. Au besoin, si ces gros navires entraient dans nos eaux sans notre permission, il ne serait pas du tout difficile pour les Forces armées canadiennes d'exercer un contrôle. Et si la situation s'aggravait, un [chasseur à réaction CF-18] avec une bombe serait tout à fait capable de cibler un tel navire⁷⁷.

72 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 1^{er} novembre 2016 (Robert Huebert).

73 *Ibid.*; NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 20 octobre 2016 (commodore (à la retraite) Eric Lerhe); NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 27 octobre 2016 (vice-amiral Ron Lloyd).

74 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 3 novembre 2016 (Stephen Burt).

75 MDN, [Opérations navales dans l'eau Arctique : Les difficultés juridiques que présentent les opérations navales dans l'Arctique Canadien](#), Cabinet du juge-avocat général, juin 2008, p. 5.

76 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 22 novembre 2016 (contre-amiral John Newton).

77 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 18 octobre 2016 (commodore (à la retraite) Daniel Sing).

Selon Mario Pelletier, sous-commissaire des Opérations de la GCC, qui « passe encore beaucoup de temps » dans l'Arctique, « la plus grande menace actuelle » vient de « l'idée des gens selon laquelle les voies s'ouvrent, selon laquelle il y aurait moins de glace ». Selon lui, « [c]e n'est pas vrai ». Comme il l'a expliqué :

La glace fond, certes, mais cela veut dire qu'il s'agit d'une glace plus dangereuse, qu'on a une glace pluriannuelle qui tombe et remplit les voies navigables, et cela rend les conditions très difficiles. C'est une menace énorme. Les gens lisent tous ces articles et se disent que les eaux sont libres et qu'ils peuvent s'y aventurer avec une petite embarcation et des motomarines. L'industrie des [bateaux de] croisière est pressée de s'y aventurer, et lorsqu'elle s'y rendra, elle va se buter à des conditions très difficiles. Nous sommes dispersés, car s'il faut lancer une opération de recherche et sauvetage, nous devons pouvoir intervenir⁷⁸.

Cela étant dit, si les changements climatiques se poursuivent, la situation pourrait changer radicalement dans un avenir proche. « [L]orsque les glaces vont fondre, » a déclaré le commodore (à la retraite) Daniel Sing, « il va y avoir beaucoup de monde⁷⁹ ». Jeffery Hutchinson, sous-commissaire à la Stratégie et construction navale de la GCC, a confirmé. « [L]a fonte des glaces entraîne un accroissement du trafic, » prévient-il, et « des nombres croissants de navires vont s'aventurer dans ces eaux⁸⁰ ». Et cet accroissement du trafic s'appliquera également aux navires de guerre de surface et aux sous-marins, a prédit le vice-amiral (à la retraite) Drew Robertson. « Puisqu'il y a plus d'eaux ouvertes, d'autres marines y réaliseront plus d'activités » a-t-il déclaré. « Les marines utiliseront l'Arctique de la même façon qu'elles utilisent les autres océans du globe [et, à] cet égard [...] il faudra accroître les capacités de surveillance et de communication⁸¹. »

7. Le crime organisé, la piraterie et le terrorisme en mer

Plusieurs témoins ont évoqué la façon dont le crime transnational et les réseaux terroristes représentent une grave menace pour la sécurité maritime de presque tous les États côtiers, de même que pour le commerce maritime mondial. Le crime organisé et le terrorisme menacent directement la stabilité de nombreuses régions du monde et compromettent la capacité de nombreux gouvernements locaux à maintenir l'ordre sur leur territoire et leur domaine maritime. Un faisceau de preuves tend à démontrer qu'existent des liens entre organisations terroristes et criminelles dans le domaine maritime. Comme l'a souligné un représentant du MDN, « la plupart des activités terroristes qui touchent le domaine maritime sont liées aux groupes criminels et au financement du terrorisme⁸² ». Des terroristes, par exemple, ont collaboré avec des groupes du crime organisé à faire entrer en contrebande par la mer des clandestins, ainsi que des armes, des explosifs et d'autres marchandises illicites dans des pays où ils pourraient être par la

78 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 8 décembre 2016 (Mario Pelletier).

79 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 18 octobre 2016 (commodore (à la retraite) Daniel Sing).

80 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 8 décembre 2016 (Jeffery Hutchinson).

81 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 18 octobre 2016 (vice-amiral (à la retraite) Drew Robertson).

82 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 3 novembre 2016 (Stephen Burt).

suite utilisés pour mener des attaques terroristes contre des infrastructures et des populations locales⁸³.

Le Canada n'est pas à l'abri d'attaques terroristes dans le domaine maritime. Bien que la plupart des incidents de terrorisme maritime se soient déroulés à l'étranger, « [i]l y a toujours un risque d'attentat terroriste au Canada », a indiqué Stephen Burt, « et cela pourrait se manifester de diverses façons, y compris dans le domaine maritime⁸⁴ ». Une éventuelle attaque terroriste contre un navire marchand, un pétrolier ou une plateforme pétrolière extracôtière dans les eaux canadiennes, ou bien contre des installations portuaires, par exemple, pourraient entraîner de nombreux décès, miner le commerce du pays, paralyser l'économie, et même entraîner une fermeture temporaire des frontières. Andrea Charron, professeure adjointe du département de sciences politiques à l'Université du Manitoba et directrice du Centre d'études sur la sécurité, le renseignement et la défense à l'Université Carleton, a évoqué cette menace lorsqu'elle a comparu devant le Comité. Selon elle, la menace maritime constitue, pour le Canada, « une préoccupation croissante », rappelant que le trafic maritime dans les eaux canadiennes a augmenté au cours des dernières années. Ce qui l'inquiète plus particulièrement sont « les embarcations rapides, les minuscules baleinières qui peuvent être très destructrices, mais qui ne sont pas tenues par la loi d'avoir un système d'identification des navires ». Ces petites embarcations peuvent être utilisées par les criminels et les terroristes pour toutes sortes d'activités illégales dans nos eaux nationales, et pourraient même être utilisées pour lancer des attaques terroristes contre des infrastructures côtières de transport maritime et stratégiques⁸⁵.

La menace que présente le terrorisme maritime est importante. On a déploré des attaques terroristes dans le domaine maritime au cours des dernières années, et il est probable qu'on en déplorera d'autres à l'avenir. La menace est réelle, comme l'a souligné le chef adjoint du renseignement de la Défense du MDN. Il a expliqué qu'« [i]l y a eu plusieurs cas d'attentats terroristes dans des ports et dans des points de passage obligé, par exemple dans des zones comme le détroit de Malacca, [qui] sont des canaux très étroits où les navires doivent passer⁸⁶ ». Les navires, dans les ports et les eaux littorales, sont particulièrement vulnérables aux attaques terroristes. On sait, par exemple, que des terroristes ont utilisé des embarcations rapides chargées d'explosifs pour lancer des attaques-suicides contre des navires de guerre ou commerciaux. C'est ainsi qu'ont procédé les terroristes pour s'attaquer au destroyer américain USS *Cole*, au Yémen en 2000, et au pétrolier français NM *Limburg* en 2002⁸⁷. Plus récemment, le 30 janvier 2017, un « navire explosif » télépiloté par les rebelles yéménites Houthi a frappé la frégate *Al Madinah* de la Marine royale saoudite au large des côtes du Yémen. L'attaque a entraîné la mort de plusieurs marins et d'importants dégâts au navire de guerre

83 Lombardi, [The Future Maritime Operating Environment](#), p. 29. [EN ANGLAIS SEULEMENT]

84 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 3 novembre 2016 (Stephen Burt).

85 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 1^{er} novembre 2016 (Andrea Charron).

86 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 3 novembre 2016 (Stephen Burt).

87 Lombardi, [The Future Maritime Operating Environment](#), p. 30. [EN ANGLAIS SEULEMENT]

saoudien⁸⁸. Au cours des dernières années, les terroristes ont également attaqué des navires de guerre au moyen de missiles antinavires. Ainsi le capitaine de vaisseau (à la retraite) Harry Harsch a-t-il informé le Comité que, en octobre 2016, des navires de guerre des Émirats arabes unis (EAU) et des États-Unis croisant dans la mer Rouge « ont essuyé des attaques des forces yéménites [rebelles Houthis], qui tiraient des missiles antinavires chinois adaptés pour attaquer des navires de guerre dans les eaux internationales⁸⁹ ». Des attaques terroristes ont également été lancées contre des infrastructures terrestres, comme cela été le cas en 2008, lorsque des terroristes ont lancé, à partir de la mer, des attaques contre Mumbai, en Inde, ou lorsqu'un groupe djihadiste a lancé un raid sur des installations navales à Karachi, au Pakistan, en 2014⁹⁰.

Certains témoins ont abordé la question de la piraterie. On se soucie de plus en plus, depuis quelques années, des problèmes de piraterie à proximité des goulets d'étranglement maritimes dans les régions politiquement instables du globe, et plus particulièrement dans les États défaillants ou en déroute, ou au large de ces derniers. La piraterie au large de la Somalie, en particulier, était devenue, voilà quelques années, très problématique, comme l'a rappelé au Comité le capitaine de vaisseau (à la retraite) Harry Harsch, au point de justifier une intervention de la communauté internationale. Le Canada et ses alliés sont intervenus en déployant dans la région des navires de guerre dans le cadre d'opérations de lutte contre la piraterie. Les répercussions de la piraterie dans la région étaient de portée mondiale. « [A]vant qu'on maîtrise les activités de piraterie », a expliqué le capitaine de vaisseau (à la retraite) Harry Harsch, « de très grands navires étaient souvent attaqués et capturés, ce qui avait pour conséquence, en aval, ici, en Amérique du Nord, une augmentation immédiate du prix des carburants, tout simplement parce que les pétroliers, pour éviter la menace, faisaient un long détour pour ne pas emprunter le canal de Suez⁹¹ ». Même si la piraterie demeurera probablement une menace pour le transport maritime dans de nombreuses régions du monde, Stephen Burt est d'avis que c'est un problème qui peut être contrôlé par les forces navales. « [La piraterie] est un problème », a-t-il déclaré au Comité. « Au large des côtes de la Corne de l'Afrique, en particulier [... e]t aujourd'hui aussi dans le détroit de Malacca, au large de l'Indonésie », mais la piraterie est « un problème que peuvent gérer à la fois les marines et

88 « Saudi Frigate Survives Attack off Yemen », *Jane's Defence Weekly*, 8 février 2017 [EN ANGLAIS SEULEMENT]; « [Navy: Saudi Frigate Attacked by Unmanned Bomb Boat, Likely Iranian](#) », *USNI News*, 20 février 2017 [EN ANGLAIS SEULEMENT].

89 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 18 octobre 2016 (capitaine de vaisseau (à la retraite) Harry Harsch). Pour de plus amples renseignements sur ces attaques par missile, voir « [Officials: 3 U.S. Warships off Yemen Following Attack on UAE Ship](#) », *USNI News*, 4 octobre 2016 [EN ANGLAIS SEULEMENT]; « [USS Mason Fired 3 Missiles to Defend from Yemen Cruise Missiles Attack](#) », *USNI News*, 11 octobre 2016 [EN ANGLAIS SEULEMENT]; « [Pentagon Pledges to Respond in 'Appropriate Manner' After New Yemen Missile Attack on USS Mason](#) », *USNI News*, 12 octobre 2016 [EN ANGLAIS SEULEMENT]; « [USN Destroyers Attack Yemeni Targets after Taking Fire](#) », *Jane's Defence Weekly*, vol. 53, n° 42 (19 octobre 2016), p. 4 [EN ANGLAIS SEULEMENT].

90 Lombardi, [The Future Maritime Operating Environment](#), p. 29-30. [EN ANGLAIS SEULEMENT]

91 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 18 octobre 2016 (capitaine de vaisseau (à la retraite) Harry Harsch).

le secteur privé en ce qui a trait à la protection de leurs propres navires lorsqu'ils naviguent dans certaines régions où la piraterie est endémique⁹² ».

8. Les cybermenaces dans le domaine maritime

Les cybermenaces contre la navigation maritime ont également été abordées dans le cadre de cette étude. « La principale cybermenace », dans le domaine maritime, a expliqué le chef adjoint du renseignement de la Défense du MDN, « est celle qui pèse sur les navires marchands », qui sont « plus vulnérables au piratage informatique » que les navires de guerre, parce qu'ils ne sont pas conçus « en fonction de la cybersécurité » et que, souvent, « les logiciels et les systèmes utilisés à bord de ces navires sont désuets ». Selon lui, de nombreux navires naviguant actuellement sur les océans ne sont pas équipés de logiciels et de systèmes suffisamment mis à jour pour les protéger contre des cybermenaces. De cet état de fait découle tout un éventail de défis en matière de sécurité. Selon M. Burt, les cyberattaques contre des navires marchands pourraient entraîner une « incapacité à suivre une route maritime, ce qui peut occasionner des pertes de biens ou des crises environnementales d'un type ou d'un autre » et le « risque de manipulation du système d'identification automatique des navires ou des cartes électroniques, selon les systèmes utilisés ». Elles pourraient aussi entraîner des pertes financières graves pour les sociétés à cause de la façon dont les systèmes auront pu être manipulés⁹³.

Cela étant dit, les navires de guerre ne sont pas invulnérables aux cybermenaces. « [I]l y a bien sûr des pays, principalement la Russie et la Chine, qui ont les moyens de perturber tout une gamme de systèmes » a-t-il indiqué. « [L]a menace est connue » et prise « très au sérieux » par les FAC et, plus particulièrement, par la MRC lorsque cette dernière conçoit ou modernise ses systèmes. « [E]ssay[er], dans toute la mesure du possible, de garder un temps d'avance sur [ses] adversaires » constitue un impératif en matière de sécurité nationale⁹⁴.

9. Les défis et les menaces maritimes pour le Canada

Si la menace d'un affrontement naval en haute mer avec un autre pays semble assez faible, selon Joel Sokolsky⁹⁵, le Canada est cependant exposé à un certain nombre de menaces dans le domaine maritime. Nombre de ces menaces sont liées à des activités criminelles ou terroristes⁹⁶. Le Canada doit rester attentif aux activités illicites au large de ses côtes et dans ses approches maritimes.

La prolifération des armes de destruction massive, l'espionnage, les activités interdites ou illicites de la part de navires, sous-marins et aéronefs étrangers hostiles, ainsi que les capacités de lancement de missiles, balistiques ou de croisière, conventionnels ou

92 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 3 novembre 2016 (Stephen Burt).

93 *Ibid.*

94 *Ibid.*

95 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 7 février 2017 (Joel Sokolsky).

96 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 3 novembre 2016 (Stephen Burt).

nucléaires, par des pays tels que la Chine et la Russie, constituent autant de menaces pour notre pays, a souligné le chef adjoint du renseignement de la Défense du MDN⁹⁷. Plusieurs témoins ont également exprimé des préoccupations quant au développement rapide de nouveaux systèmes d'armes navales avancés et la menace que cela constitue pour la navigation maritime canadienne et la défense des intérêts maritimes du Canada, que ce soit au Canada ou à l'étranger. « Les armes menaçantes sont aujourd'hui plus rapides, plus furtives, de plus grande portée et plus efficaces », a expliqué au Comité le commodore (à la retraite) Daniel Sing. « La prolifération et l'amélioration des sous-marins, des mines, des torpilles antinavires, des missiles antinavires, et des missiles de croisière et balistiques en particulier, représentent un potentiel croissant de menaces directes ou indirectes pour l'Amérique du Nord. Ces menaces en constante évolution ne devraient pas être ignorées, et des mesures de prévention ou de protection doivent être examinées et mises en œuvre⁹⁸. »

Les navires de guerre canadiens naviguant en haute mer, en particulier, sont exposés à tout un éventail de systèmes navals technologiquement avancés. « [L]a Marine royale canadienne fait face à un contexte de menaces dynamique, variable selon les régions », a souligné M. Burt. Nos forces navales sont « exposé[e]s à plusieurs problèmes et menaces tant de la part d'intervenants nationaux traditionnels que par d'autres acteurs⁹⁹ ». Cela s'applique notamment au développement et à la diversification rapides des capacités des flottes navales partout dans le monde, à l'apparition de navires de guerre de surface et de sous-marins de plus en plus avancés, ainsi qu'à l'émergence constante de systèmes de missiles, balistiques et de croisière, torpilles et mines navales antinavires de plus en plus perfectionnés et meurtriers. Les systèmes télépilotés (aériens, de surface et sous-marins) constituent également une menace pour les navires en raison de leur « capacité d'endommager matériellement une cible, de mener des activités de surveillance, d'effectuer des attaques électromagnétiques, de déployer ou de neutraliser des mines navales », entre autres choses¹⁰⁰.

LA DISPONIBILITÉ OPÉRATIONNELLE NAVALE ET LA DÉFENSE DES INTÉRÊTS MARITIMES DU CANADA

La défense du Canada et de ses intérêts dans le domaine maritime repose sur la disponibilité opérationnelle navale. Cette dernière se fonde sur la capacité de surveiller les menaces dans l'environnement maritime (connaissance du domaine maritime) et sur la capacité de prévenir ou de contrer les menaces (contrôle maritime). Au Canada, la connaissance du domaine maritime résulte d'un effort pangouvernemental auquel participent les ressources et le personnel de plusieurs ministères et organismes du gouvernement fédéral, dont la MRC et la GCC. Le contrôle maritime, par contre, s'appuie presque uniquement sur les forces armées et, plus précisément, sur la disponibilité opérationnelle de la MRC, de ses navires de guerre et de ses marins. Assurer la

97 *Ibid.*

98 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 18 octobre 2016 (commodore (à la retraite) Daniel Sing).

99 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 3 novembre 2016 (Stephen Burt).

100 *Ibid.*

disponibilité opérationnelle navale signifie donc investir tant dans la connaissance du domaine maritime que dans le contrôle maritime.

1. La connaissance du domaine maritime au Canada

Le Canada est un pays maritime; ses intérêts dans le secteur maritime sont importants en raison de la taille de son littoral, de sa ZEE et de ses importations et exportations maritimes. Les ressources côtières du Canada jouent donc un rôle essentiel du point de vue de la sécurité nationale, étant donné que les forces navales canadiennes doivent défendre l'un des plus grands domaines océaniques au monde. Surveiller un domaine maritime aussi immense présente de considérables défis du point de vue de la connaissance de la situation. À cet égard, la connaissance du domaine maritime, qu'Andrea Charron définit comme « la compréhension de quoi que ce soit dans le milieu maritime qui pourrait affecter défavorablement la sécurité, l'économie ou l'environnement du Canada¹⁰¹ » est essentielle à la disponibilité opérationnelle navale du Canada. Il s'agit de « comprendre ce qui se passe au-dessus, sur et en dessous des mers » dans le domaine maritime du Canada, a souligné le vice-amiral Ron Lloyd¹⁰². Bien que la connaissance du domaine maritime soit « souvent la plus négligé [e] » lorsque l'on discute de la disponibilité opérationnelle navale du Canada, elle est essentielle à la défense du Canada et de ses approches maritimes. « [L]orsqu'on parle de disponibilité opérationnelle, il est essentiel de bien connaître l'environnement, les acteurs, les activités et les menaces potentielles dans les approches de l'Amérique du Nord », a souligné M^{me} Charron¹⁰³. C'est un défi permanent qui requiert une technologie de surveillance de pointe, de même que des communications ouvertes, le partage de l'information et l'interopérabilité entre les ministères et organismes du gouvernement fédéral, ainsi qu'avec nos alliés et nos partenaires étrangers¹⁰⁴.

La connaissance du domaine maritime, au Canada, est acquise par l'emploi d'un vaste éventail de ressources et de technologies différentes, dont des aéronefs, des navires, des sous-marins, des satellites, des radars, des capteurs et divers autres systèmes¹⁰⁵. Si la responsabilité de la « sécurité maritime » au Canada relève de Transports Canada, le portefeuille de la sécurité maritime touche pas moins de 17 ministères et organismes différents au sein du gouvernement fédéral, chacun ayant un mandat différent dans le domaine maritime. Y participent notamment les FAC et le MDN, ainsi que l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC), la GCC, le ministère des Pêches et des Océans, la Gendarmerie royale du Canada (GRC) et de nombreux autres organismes. « Il y a beaucoup de joueurs », a fait remarquer Stephen Burt¹⁰⁶.

101 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 1^{er} novembre 2016 (Andrea Charron).

102 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 27 octobre 2016 (vice-amiral Ron Lloyd).

103 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 1^{er} novembre 2016 (Andrea Charron).

104 *Ibid.*; NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 27 octobre 2016 (vice-amiral Ron Lloyd).

105 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 27 octobre 2016 (vice-amiral Ron Lloyd).

106 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 3 novembre 2016 (Stephen Burt).

Un exemple important de l'approche pangouvernementale, fondée sur un système de systèmes, de la connaissance du domaine maritime au Canada est l'initiative des Centres d'opérations de la sécurité maritime (COSM). Créés en 2004, les trois COSM interministériels surveillent les activités maritimes et les menaces possibles pour la côte Est et la côte Ouest du Canada, ainsi que pour les Grands Lacs et la Voie maritime du Saint-Laurent. Situés à Halifax, en Nouvelle-Écosse, à Victoria, en Colombie-Britannique, et à Niagara, en Ontario, les COSM, opérationnels 24 heures sur 24, 7 jours sur 7, sont gérés par Transports Canada. Les membres de leur personnel proviennent de la MRC, de même que de l'ASFC, de la GCC, du ministère des Pêches et des Océans, de la GRC et de Transports Canada. Ces organismes partenaires fusionnent et partagent l'information recueillie afin d'établir un tableau précis et complet des différentes activités se déroulant dans le domaine maritime du Canada. Les COSM assurent notamment la surveillance des milliers de navires qui naviguent chaque jour dans les eaux canadiennes au moyen de l'information fournie par des aéronefs, des navires, des satellites, des radars et d'autres technologies¹⁰⁷. Au moins 2 000 navires sont quotidiennement suivis par les COSM¹⁰⁸. La GCC fournit près de 80 % de l'information sur le trafic maritime traitée par les COSM¹⁰⁹. La GCC recueille la plupart de ces données au moyen du système à longue portée d'identification et de localisation des navires (SLPILN) qui identifie et suit les navires naviguant dans une zone s'étendant jusqu'à 2 000 milles marins des côtes du Canada¹¹⁰. Selon le vice-amiral Ron Lloyd, le réseau des COSM a considérablement amélioré la connaissance du domaine maritime au Canada et peut être considéré comme une réussite. « [D]e nombreux corps de Marine dans le monde prennent nos centres d'opérations de sécurité maritime [COSM] comme modèle pour veiller à la sûreté, la sécurité et la souveraineté de leurs nations¹¹¹ », a-t-il insisté.

La connaissance et la sécurité du domaine maritime s'appuient également sur la coopération et le partage d'information avec les États-Unis (É.-U.) dans le cadre du NORAD. La fonction d'alerte maritime du NORAD a été instaurée en 2006. Andrea Charron a décrit son fonctionnement comme suit :

[Elle] porte d'abord sur le traitement, l'évaluation et la diffusion des renseignements et informations opérationnelles relatifs aux approches maritimes de l'Amérique du Nord. Deuxièmement, il faut, pour la préparer, élaborer une compréhension complète et commune des activités qui se déroulent dans l'image commune de la situation opérationnelle du NORAD. Finalement, il faut des alertes et des avis sur les menaces maritimes lancées contre l'Amérique du Nord¹¹².

107 *Ibid.*; NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 1^{er} novembre 2016 (Andrea Charron).

108 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 22 novembre 2016 (contre-amiral Art McDonald).

109 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 1^{er} novembre 2016 (Andrea Charron).

110 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 8 décembre 2016 (Jeffery Hutchinson et Mario Pelletier).

111 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 27 octobre 2016 (vice-amiral Ron Lloyd).

112 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 1^{er} novembre 2016 (Andrea Charron).

La zone d'opération maritime du NORAD est mondiale, a souligné M^{me} Charron, ce qui « permet au Canada d'obtenir plus d'information et des alertes plus hâtives que les systèmes nationaux pourraient lui fournir à eux seuls¹¹³ ».

La connaissance du domaine maritime bénéficie également de l'appui de nombreux autres organismes américains, comme la Garde côtière américaine, la Marine américaine et le Département américain de la sécurité intérieure. Elle passe aussi par le partage d'information avec d'autres alliés étrangers et organisations internationales, telles que la communauté du renseignement du Groupe des cinq (l'Australie, le Canada, la Nouvelle-Zélande, le Royaume-Uni et les É.-U.) et l'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord (OTAN)¹¹⁴.

2. Le contrôle maritime

Le contrôle maritime est un volet tout aussi important de la défense du Canada. Le commodore (à la retraite) Daniel Sing en a souligné l'importance. Il a expliqué que, « [a]fin d'exercer sa souveraineté, une nation doit tout d'abord savoir ce qui se passe à l'intérieur, tout près et parfois très loin de son territoire, que ce soit sur terre, sur et sous les mers et dans les airs », ce qui est normalement réalisé par la surveillance et la connaissance du domaine. Une nation doit également être en mesure d'exercer un contrôle sur sa zone de responsabilité et d'avoir la capacité de répondre, « en temps opportun », avec « des actifs mobiles », aux « incidents et aux défis potentiels ou réels¹¹⁵ ».

La MRC est le principal instrument du Canada pour le contrôle maritime et l'intervention en cas de menace dans le domaine maritime. La Marine exerce un « degré raisonnable de contrôle de la mer, au-dessus et au-dessous de la surface de l'océan », peu importe où ses navires et sous-marins sont chargés d'œuvrer, a indiqué le commodore (à la retraite) Daniel Sing. Une fois « qu'un tableau de surveillance est dressé », a-t-il expliqué, « un ou plusieurs actifs de réponse mobiles [navires et/ou sous-marins] peuvent être déployés, s'ils ne le sont pas déjà, pour affiner le tableau ou prendre des mesures nécessaires ». Les interventions en cas de menaces dans le domaine maritime peuvent prendre normalement deux formes : « Soit les actifs sont appelés à l'action depuis leur port d'attache », a-t-il expliqué, « soit ils sont déjà en mer et ils sont donc capables de réagir plus rapidement. » L'avantage que représente le recours aux navires et sous-marins de la MRC, a-t-il souligné, est qu'ils peuvent être déployés avec peu ou pas de soutien et rester sur place pendant de longues périodes¹¹⁶.

3. L'état de la MRC

La MRC a pour mission de mettre sur pied des forces maritimes polyvalentes et aptes au combat qui appuient les intérêts maritimes canadiens au Canada et à

113 *Ibid.*

114 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 27 octobre 2016 (vice-amiral Ron Lloyd).

115 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 18 octobre 2016 (Commodore (à la retraite) Daniel Sing).

116 *Ibid.*

l'étranger¹¹⁷. Selon le commodore (à la retraite) Daniel Sing, la MRC est « principalement chargée de ce qui suit : assurer la surveillance du domaine océanique canadien et de ses approches; si nécessaire, faire valoir et défendre la souveraineté maritime du Canada; et, tel qu'ordonné par le gouvernement, contribuer à la paix et à la sécurité internationales¹¹⁸ ». À l'instar de l'Armée canadienne et de l'ARC, la MRC est souvent qualifiée de « générateur de force » au sein des FAC. À ce titre, elle est chargée d'organiser, d'entraîner et d'équiper des forces qui sont généralement utilisées par les commandements opérationnels des FAC, notamment le Commandement des opérations interarmées du Canada (COIC) et le Commandement – Forces d'opérations spéciales du Canada (COMFOSCAN). En tant qu'utilisateurs d'une force, le COIC et le COMFOSCAN « utilisent » essentiellement les forces organisées, entraînées et équipées par les générateurs de force (Armée, Marine et Aviation), et les dirigent au cours d'opérations menées au pays et à l'étranger¹¹⁹.

Parlant de la MRC, le contre-amiral Art McDonald a déclaré : « [N]ous sommes capables de nous déployer rapidement, d'être une force de combat de premier recours apte à produire des résultats navals issus de la technologie, livrés par des gens de la mer, dans les eaux territoriales avec d'autres ministères et sur des rivages lointains avec des forces amies et des alliés¹²⁰. »

La disponibilité opérationnelle des forces navales est essentielle au succès des opérations de la MRC au pays et à l'étranger. La disponibilité opérationnelle navale inclut celle des marins, celle des navires et sous-marins et celle des forces navales en général. La disponibilité opérationnelle « est quelque chose de dynamique et fluctue avec les changements dans l'équipage et l'état des machines et des systèmes », a expliqué le contre-amiral John Newton¹²¹. Il s'agit d'un exercice d'équilibre complexe qui repose sur l'efficacité et l'efficience de la MRC. Sans le bon nombre de marins formés ainsi que la bonne combinaison et la bonne qualité des ressources navales et des services de soutien, la Marine pourrait se retrouver avec une flotte aux capacités réduites¹²². La capacité du Canada à intervenir en cas de menace dans le domaine maritime dépend de la disponibilité opérationnelle de ses forces navales, comme l'a expliqué le capitaine de vaisseau (à la retraite) Harry Harsch :

La notion de disponibilité opérationnelle est multidimensionnelle, mais, au bout du compte, il s'agit de compter sur une flotte pouvant être déployée rapidement, dans certains cas, en quelques heures, pour avoir un impact concret ou pour s'acquitter d'une tâche attribuée par le gouvernement du Canada. Cette notion englobe la disponibilité opérationnelle du personnel et du matériel, la disponibilité technique et la préparation au combat. Cela inclut les bâtiments de garde qui sont traditionnellement prêts à appareiller

117 MDN, [À propos de la MRC](#).

118 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 18 octobre 2016 (Commodore (à la retraite) Daniel Sing).

119 NDDN, [Le Canada et la défense de l'Amérique du Nord : le NORAD et la disponibilité opérationnelle des Forces aériennes](#), p. 40.

120 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 22 novembre 2016 (contre-amiral Art McDonald).

121 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 22 novembre 2016 (contre-amiral John Newton).

122 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 18 octobre 2016 (commodore (à la retraite) Daniel Sing).

en quelques heures pour mener une opération de recherche et sauvetage ou pour aider d'autres ministères du gouvernement à appliquer les lois canadiennes. Cela inclut aussi la possibilité de déployer des navires en quelques jours pour fournir une aide humanitaire ou intervenir en cas de catastrophe [...] La disponibilité opérationnelle, c'est aussi le déploiement préventif de navires prêts au combat un peu partout dans le monde dans le cadre d'activités de groupes opérationnels de l'OTAN ou auprès d'autres partenaires et alliés. Cela signifie aussi la capacité de déployer un groupe opérationnel naval moyennant aussi peu que 10 jours de préavis en soutien à toute une gamme d'opérations complexes. Dans un premier temps, la disponibilité opérationnelle signifie compter sur une flotte de navires, de sous-marins et d'aéronefs compétente, équilibrée et souple ainsi que des installations côtières efficaces pour les recevoir¹²³.

Le maintien de la disponibilité opérationnelle n'est pas une tâche simple et doit tenir compte du cycle opérationnel pluriannuel de chaque navire de guerre de surface et sous-marin. Ce cycle comprend les « périodes consacrées à l'entretien lourd et périodique, les mises à niveau, la constitution de l'équipage, l'instruction, les essais et finalement les opérations », a expliqué le contre-amiral John Newton. « Il s'agit d'un mélange complexe de ressources matérielles et humaines, de capacité fiscale, de temps, d'engagements envers les missions, de l'affectation à un groupe de travail national, de réserves pour les imprévus, et de repos et de récupération inévitables après les opérations¹²⁴. » En d'autres mots, les navires de guerre de surface et les sous-marins de la flotte ne se trouvent pas tous au même degré de disponibilité opérationnelle au même moment. Comme la MRC l'a indiqué dans le document stratégique *Point de mire 2050 : Le Canada dans un nouveau monde maritime* récemment publié (2016), « pour chaque [navire et sous-marin] de combat déployé, plusieurs autres se trouvent à différentes étapes du cycle opérationnel : chantier naval [pour une maintenance périodique et intensive et une remise en état], modernisation du matériel, amélioration technique et instruction individuelle ou collective pour les équipages¹²⁵ ». Par exemple, le vice-amiral Ron Lloyd a indiqué au Comité que seulement 10 des 12 NDC de la classe *Kingston* de la MRC « peuvent être déployés » en tout temps, car on effectue en permanence des travaux de maintenance et de remise en état sur un seul navire par côte à la fois¹²⁶.

Plusieurs témoins ont fait valoir que la MRC a une meilleure disponibilité opérationnelle aujourd'hui qu'au cours de la dernière décennie¹²⁷. Selon David Perry, analyste principal à l'Institut canadien des affaires mondiales, la MRC vient tout juste de prendre « un nouveau tournant [...] après les plus faibles périodes de disponibilité de flotte [...] de toute l'histoire d'après-guerre » maintenant que le projet de modernisation et de prolongation de la durée de vie utile de sa flotte de 12 frégates de la classe *Halifax*, entamé en 2010, s'est terminé en novembre 2016. Avec le retour du NCSM *Toronto*, a-t-il noté, « le cycle de disponibilité opérationnelle des frégates de la Marine royale canadienne

123 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 18 octobre 2016 (capitaine de vaisseau (à la retraite) Harry Harsch).

124 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 22 novembre 2016 (contre-amiral John Newton).

125 MDN, [Point de mire 2050](#), p. 46.

126 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 27 octobre 2016 (contre-amiral Ron Lloyd).

127 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 7 février 2017 (David Perry); NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 22 novembre 2016 (contre-amiral John Newton).

est revenu à la normale, et celle-ci dispose désormais de navires de guerre grandement améliorés ». De la même façon, il a souligné le fait que, au cours des deux dernières années, le cycle de disponibilité des quatre sous-marins de la classe *Victoria* de la MRC, qui ont également fait l'objet de travaux de modernisation et de prolongation de leur cycle de vie au cours des dernières années, « a atteint le niveau prévu à l'origine ». Grâce à ses flottes de frégates et de sous-marins, a-t-il noté, la MRC « a retrouvé une capacité opérationnelle de niveau raisonnable ». À son avis, la Marine « se porte plutôt bien pour ce qui est de sa disponibilité opérationnelle actuelle¹²⁸ ». Le contre-amiral John Newton a fait écho à ce point de vue. Le projet de modernisation et de prolongation de la durée de vie utile des frégates de la classe *Halifax* a « exigé d'énormes efforts qui ont touché une catégorie complète de navires de guerre, les principaux combattants de la Marine royale canadienne » ayant été mise presque « entièrement hors service », a-t-il rappelé au Comité. Pendant cette période, a-t-il ajouté, « la disponibilité de l'ensemble de la Marine royale canadienne a diminué ». Toutefois, la situation est différente aujourd'hui, maintenant que les travaux de modernisation et de prolongation de la durée de vie utile sont terminés pour les 12 frégates et que ces dernières ont été remises en service. La classe modernisée des navires de la classe *Halifax* de la MRC « figure dans la catégorie supérieure des moyens militaires de cette planète », a-t-il déclaré au Comité. Le contre-amiral Newton avait des éloges semblables pour les sous-marins de la classe *Victoria*, soulignant qu'ils ont « été modernisés avec des éléments clés des capacités maritimes », ce qui comprend certains des sonars et des systèmes d'armes les plus perfectionnés au monde¹²⁹.

4. Le vieillissement de la flotte et les lacunes en matière de capacité

La flotte de la MRC vieillit rapidement, et ce, en dépit des efforts déployés récemment pour moderniser et prolonger la durée de vie utile des 12 frégates de la classe *Halifax* et des quatre sous-marins de la classe *Victoria*¹³⁰. En mars 2017, le NCSM *Athabaskan*, le dernier des quatre destroyers de la classe *Iroquois* de la Marine, a été mis hors service après 44 ans de services¹³¹. Le NCSM *Athabaskan* était le plus vieux navire de guerre de surface de la MRC et « ne [pouvait] être déployé » depuis quelque temps¹³². Pour ce qui est des 12 frégates de la classe *Halifax*, elles ont été mises en service il y a plus de 20 ans, entre 1992 et 1996. La plus vieille de ces frégates a maintenant plus d'un

128 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 7 février 2017 (David Perry).

129 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 22 novembre 2016 (contre-amiral John Newton).

130 MDN, [Document d'information : Modernisation des navires de la classe Halifax/prolongation de la durée de vie utile des frégates \(MCH/FELEX\)](#), 29 novembre 2016; MDN, [Dans les limites budgétaires et les délais prévus : le gouvernement du Canada souligne un jalon d'un projet d'approvisionnement en défense de plusieurs milliards de dollars](#), 29 novembre 2016; MDN, [Sous-marins de la Marine royale canadienne : État de la flotte](#), 26 janvier 2016.

131 La classe *Iroquois* était à l'origine composée de quatre destroyers. Ces navires ont été construits par les Chantiers Davie à Lauzon, au Québec, entre 1969 et 1973 et sont entrés en service au sein de la MRC entre 1972 et 1973. Les quatre destroyers ont tous été mis hors service (le NCSM *Huron* en 2005; le NCSM *Iroquois* et le NCSM *Algonquin* en 2015; et le NCSM *Athabaskan* en 2017). Saunders, *Jane's Fighting Ships 2016-2017*, p. 106 [EN ANGLAIS SEULEMENT]; MDN, [Le NCSM Athabaskan tire sa révérence après 44 ans de distingués services](#), 10 mars 2017.

132 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 27 octobre 2016 (vice-amiral Ron Lloyd).

quart de siècle. Les 12 navires de défense côtière (NDC) de la classe *Kingston* de la MRC ont presque le même âge; ils ont été mis en service par la MRC entre 1996 et 1999. Le plus récent des navires de guerre de surface qu'utilise à l'heure actuelle la MRC est le NDC NCSM *Summerside*, qui a été mis en service en juillet 1999; il a aujourd'hui presque 18 ans. Aucun autre navire de guerre de surface n'a été construit pour la MRC depuis¹³³. La force sous-marine de la MRC est tout aussi vieille. Ses quatre sous-marins de la classe *Victoria*, qui ont été construits vers la fin des années 1980 et au début des années 1990, ont été mis en service à l'origine par la Marine royale britannique (MRB) il y a plus de 20 ans. Le Canada s'est procuré ces sous-marins d'occasion auprès de la MRB en 1998, puis les a mis en service au sein de la MRC entre 2000 et 2004, il y a de cela 13 à 17 ans¹³⁴.

Les efforts de recapitalisation ne produisent pas de résultats suffisamment rapides pour contrer le vieillissement de la flotte de la MRC. Bien que l'on ait annoncé trois nouveaux projets de construction navale au cours des dernières années dans le cadre de la Stratégie nationale de construction navale (navires de patrouille extracôtier et de l'Arctique, navires de soutien interarmées et navires de combat de surface canadiens), ces navires ne seront pas mis en service avant les années 2020 au plus tôt, ce qui suscite des préoccupations sur les risques actuels et à venir que représente une capacité de flotte réduite par le retrait du service des vieux navires avant la livraison de leur remplacement.

La MRC est déjà confrontée à des lacunes en matière de capacité. Les destroyers de la classe *Iroquois* NCSM *Iroquois* et *Algonquin* ont été mis hors service en mai et en juin 2015, suivis des navires de ravitaillement de la classe Protecteur NCSM *Protecteur* et *Preserver* en mai 2015 et en octobre 2016¹³⁵. En raison de ces mises hors service, la MRC s'est retrouvée sans ravitailleur et avec un seul destroyer (le NCSM *Athabaskan*, qui a depuis été mis hors service en mars 2017¹³⁶). Selon la MRC, le retrait du service prématuré de ces navires a créé des lacunes dans les capacités de commandement et de contrôle, de défense aérienne et de ravitaillement en mer. « Nous avons sans aucun

133 Les 12 frégates de la classe Halifax ont été construites par Saint John Shipbuilding à Saint John, au Nouveau-Brunswick (9 navires) et par la Marine Industries Ltd. à Sorel, au Québec (3 navires) entre 1987 et 1996. Les 12 NDC de la classe Kingston ont été construits par Halifax Shipyard à Halifax, en Nouvelle-Écosse, entre 1995 et 1999. Saunders, *Jane's Fighting Ships 2016-2017*, p. 104-107 [EN ANGLAIS SEULEMENT].

134 Les quatre sous-marins de la classe Victoria ont été construits au Royaume-Uni (R.-U.) par Vickers Shipbuilding pour la Marine royale britannique (MRB) sous la classe Upholder. La commande du premier sous-marin a été présentée en 1983, suivie des trois autres en 1986. Les quatre sous-marins ont été mis en service par la MRB entre 1990 et 1993, mais ils ont été désarmés en 1994 en raison des compressions budgétaires en défense au Royaume-Uni après la fin de la guerre froide. Les quatre sous-marins ont été remis en service sous la classe Victoria lors de leur acquisition par le Canada. Saunders, *Jane's Fighting Ships 2016-2017*, p. 102-103 [EN ANGLAIS SEULEMENT].

135 MDN, [Transition de la Marine royale canadienne vers la future flotte](#), 19 septembre 2014; MDN, [La fin d'une époque](#), 16 avril 2015; MDN, [Le NCSM Iroquois tire sa révérence avec près de 43 ans de service dévoué](#), 1^{er} mai 2015; « [HMCS Protecteur Conclut 46 ans de service – Cérémonie tenue à CFB Esquimalt](#) », *Ottawa Citizen*, 14 mai 2015 [EN ANGLAIS SEULEMENT]; « [HMCS Algonquin Payé Off](#) », *CFB Esquimalt Lookout*, 15 juin 2015 [EN ANGLAIS SEULEMENT]; MDN, [Le NCSM Preserver mis hors service après 46 ans de travail dévoué](#), 21 octobre 2016; MDN, [Ne soyons pas tristes, célébrons! Désarmement du NCSM Preserver après 46 ans de service](#), 3 novembre 2016.

136 MDN, [Le NCSM Athabaskan tire sa révérence après 44 ans de distingués services](#), 10 mars 2017.

doute trouvé difficile de devoir retirer quatre de nos navires avant l'arrivée des navires de remplacement, et ce, tant du point de vue de la capacité que de la disponibilité », a admis le vice-amiral Mark Norman, ancien commandant de la MRC, lors de son discours d'appontage en juillet 2016. « Nous l'avons fait parce que nous devons le faire et non parce que nous l'avions prévu ou parce que nous en avons l'intention [...] Nous sommes maintenant aux prises avec une lacune qu'il nous faut combler de toute urgence¹³⁷. » À son avis, « nous aurions pu parfaitement éviter la situation » si les « décisions difficiles » sur la gestion du risque et la recapitalisation de la flotte de la MRC n'avaient pas été constamment « retardées » pour « accélérer les choses à court terme ». Par conséquent, a-t-il expliqué, « la MRC a considérablement rétréci », ajoutant que la capacité à flot de la flotte a été réduite de 25 %, causant des pertes considérables de sa capacité opérationnelle clé de mener la guerre, « en particulier au niveau de la défense aérienne de zone et du ravitaillement en mer¹³⁸ ». Cette perte de capacité de ravitaillement et de défense contre les attaques aériennes a eu pour effet de diminuer la disponibilité opérationnelle de la MRC.

Par conséquent, a noté le capitaine de frégate (à la retraite) Ken Hansen, la « Marine royale canadienne est actuellement en période de transition » et « sa modernisation est piètrement planifiée et mal exécutée ». Il a expliqué ainsi :

On constate des lacunes inhabituelles en ce qui a trait au nombre et aux types de navires, au potentiel opérationnel et au niveau d'expérience. La Marine a été reléguée à un rôle de défense locale en raison des vieux hélicoptères [CH-124 Sea King] provenant de la flotte de l'Aviation royale canadienne, du manque de navires ravitailleurs et de la mise au rancart des [destroyers]. Malgré les nouvelles capacités des frégates et des sous-marins et l'arrivée très prochaine de nouveaux hélicoptères [CH-148 Cyclone], la Marine est bien loin d'être prête à prendre part à des opérations militaires, éloignées, de longue durée et complexes¹³⁹.

Le capitaine de frégate (à la retraite) Hansen est d'avis que la MRC « est en mesure et a la capacité » d'assurer « la défense locale pour une courte période face à un niveau de menace peu élevé » et « de mener des opérations et d'effectuer des tâches à l'échelle locale qui sont commandées par d'autres ministères et agences gouvernementales visant à assurer la sécurité et la sûreté », mais qu'elle « aura beaucoup de difficultés » à contribuer aux « opérations de longue portée, de grande capacité ou d'intensité élevée » avec sa flotte réduite. La flotte est tout simplement trop petite pour accomplir ce type d'opérations, a-t-il indiqué au Comité. Selon lui, la MRC a cessé d'être une « puissance moyenne et projection de force » lorsqu'elle a mis hors service ses ravitailleurs de la classe *Protecteur*, qui offraient le soutien, le ravitaillement et la logistique nécessaires pour mener les opérations navales de longue durée, de longue portée et d'intensité élevée¹⁴⁰. Michael Byers, professeur au département de sciences politiques à l'Université de la Colombie-Britannique, a fait écho au point de vue du capitaine de frégate

137 MDN, [Vice amiral Mark Norman - Discours d'appontage](#), 21 juillet 2016.

138 *Ibid.*

139 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 20 octobre 2016 (capitaine de frégate (à la retraite) Ken Hansen).

140 *Ibid.*

(à la retraite) Hansen. « Nous n'avons pas une marine de classe mondiale », a-t-il fait valoir. « Nous avons 12 belles frégates modernisées très fonctionnelles », mais les « sous-marins [de la classe *Victoria*] ont 30 ans » et les NDC de la classe *Kingston* ont environ 20 ans et « n'ont pas pu être modernisés à mi-vie ». « Voilà notre marine pour le moment », a-t-il conclu¹⁴¹.

Depuis la mise hors service de ses ravitailleurs et de ses destroyers, la MRC s'efforce de combler certaines des lacunes en matière de capacité provoquées par ces pertes. La perte totale de la capacité de ravitaillement en mer a été particulièrement difficile pour la MRC, qui a été forcée de s'en remettre à des marines étrangères pour obtenir l'assistance de navires ravitailleurs (par exemple dans le cadre des Arrangements de soutien logistique mutuel, ou ASLM, conclus avec les marines chilienne et espagnole)¹⁴². Afin de combler les lacunes en matière de capacité de commandement et de contrôle créées par la mise hors service des destroyers, la MRC a équipé les quatre premières frégates de la classe *Halifax* nouvellement modernisées de matériel de commandement et de contrôle. Toutefois, selon le vice-amiral Ron Lloyd, la MRC ne sera pas en mesure de combler ses lacunes liées à la capacité de défense aérienne de longue portée « avant que le premier bâtiment de guerre de surface canadien soit mis en service, aux alentours de 2025¹⁴³ ». M. Byers a rappelé l'importance de la défense aérienne, indiquant que « [p]our le moment, nous n'avons aucun [destroyer] et nous avons besoin de cette capacité¹⁴⁴ ».

Selon l'Association navale du Canada, la perte des capacités qu'a entraînée la mise hors service des destroyers et des ravitailleurs n'est pas le seul problème de la MRC. L'Association a indiqué au Comité que la Marine se retrouve également avec d'autres lacunes liées aux capacités. À la demande du Comité, l'Association navale du Canada a fourni une liste des lacunes de la MRC liées aux capacités maritimes. La liste, reproduite ci-dessous, présente les lacunes sans ordre de priorité particulier :

- l'incapacité d'assurer une surveillance sous-marine à distance, vaste, constante et en temps réel des eaux canadiennes et des approches;
- la capacité décroissante d'assurer une surveillance sous-marine en temps réel, précise et en tout temps, et ce, tant au pays qu'à l'étranger;
- l'incapacité d'assurer un contrôle des mers sous les glaces;
- la capacité décroissante, pour les bâtiments de guerre de surface, d'assurer un contrôle efficace sous les mers;

141 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 7 février 2017 (Michael Byers).

142 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 27 octobre 2016 (vice-amiral Ron Lloyd). Pour plus de renseignements sur les Arrangements de soutien logistique mutuel (ASLM) avec les marines chiliennes et espagnoles, voir MDN, [Document d'information : Pétroliers ravitailleurs d'escadre](#), 7 mars 2016.

143 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 27 octobre 2016 (vice-amiral Ron Lloyd).

144 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 7 février 2017 (Michael Byers).

- la perte de capacité d'assurer de manière indépendante une défense aérienne locale adéquate des bâtiments navals déployés à proximité ou à l'intérieur d'un secteur dangereux en raison de la mise hors service forcée des anciens destroyers de la défense aérienne;
- la capacité décroissante d'être un partenaire utile de l'OTAN et des États-Unis en situation de tensions ou de crise en mer;
- la capacité décroissante de jouer concrètement un rôle de chef de file dans le cadre des opérations navales alliées en situation de tensions ou de crise;
- la perte de capacité d'appuyer de manière indépendante les bâtiments de combat de la Marine déployés loin de leur port d'attache, que ce soit en eaux canadiennes, internationales ou éloignées, en raison de la mise hors service forcée des anciens navires de ravitaillement en mer;
- l'incapacité de se défendre contre les missiles balistiques qui pourraient viser l'Amérique du Nord, particulièrement ceux qu'on peut lancer depuis des sous-marins;
- l'absence de capacité de sonder ou de dégager les approches des ports menacés par des mines;
- la perte de capacité de procéder à des opérations de plongée et de récupération sur le fond océanique (le NCSM *Cormorant* a été retiré du service en 1997);
- la perte de capacité de mener de manière proactive des recherches et des expériences en mer en lien avec la défense (le navire de recherche de la défense *Endeavour* a été retiré du service en 1999, et on vient de retirer du service le *Quest*, qui était le dernier navire de recherche);
- la capacité inadéquate de mener des opérations près des côtes, en particulier dans un environnement menaçant à l'étranger;
- la faible capacité d'apporter un soutien aux opérations à terre depuis la mer¹⁴⁵.

Selon l'Association navale du Canada, la MRC est une force navale en déclin qui se trouve aux prises avec des lacunes considérables en matière de capacités, en grande partie en raison du manque de financement et des progrès lents de la recapitalisation de la flotte vieillissante. Le vice-amiral (à la retraite) Drew Robertson s'est dit particulièrement inquiet de la perte de capacités de la MRC et des répercussions à long terme qu'elle aura

145 Renseignements fournis par Jim Carruthers (président, Association navale du Canada), *Observations additionnelles de l'Association navale du Canada au Comité permanent de la défense nationale de la Chambre des communes*, 24 octobre 2016.

sur les opérations navales. Il a noté que « les capacités et le potentiel de la Marine se sont tranquillement érodés au fil des deux dernières décennies, compromettant [...] toujours davantage son aptitude à défendre le Canada ou à tenir, à l'étranger, un rôle de force au service du bien¹⁴⁶ ».

[On] observe avec regret qu'au cours des vingt dernières années, une succession de gouvernements au cours de huit législatures ont été incapables de doter durablement en ressources la Défense. Le signe le plus clair de cette carence a été que ce pays du G7, qui a des intérêts maritimes ici et à l'étranger, a vu ses navires ravitailleurs – deux d'entre eux – et ses [destroyers – trois d'entre eux –] atteindre la mi-quarantaine avant d'être déclassés faute d'autre option, non seulement en l'absence de relève, pas de façon provisoire, mais sans que les gouvernements aient conclu de marchés pour la construction de leurs remplaçants. Les réussites de la Marine au cours des 20 dernières années ont été attribuables à des investissements, faits il y a des décennies, dans les parcs de combat qui défendent le Canada [...] La capacité du présent gouvernement et de ceux qui suivront de vivre du produit de ces investissements approche rapidement à sa fin¹⁴⁷ [...]

Par conséquent, a-t-il fait valoir, la MRC se retrouve avec une flotte de taille beaucoup plus petite qu'il y a 20 ans et des lacunes dans les « capacités dont nous bénéficions depuis longtemps ». Il a expliqué ainsi :

Le Canada n'a plus la capacité de contrôler indépendamment les événements en mer, car il a perdu sa capacité de défense aérienne, qui faisait partie des groupes opérationnels. Il n'a plus la capacité de maintenir indépendamment des forces déployées à l'étranger et doit donc s'en remettre à d'autres pour son ravitaillement en mer et pour son soutien logistique, même dans nos propres eaux. Par conséquent, il n'a guère de chances d'être en mesure d'exercer une intervention prolongée, à rotations multiples, en cas d'événements internationaux et n'a guère de chances non plus qu'on lui donne l'occasion d'exercer le leadership maritime important que permet ce genre d'intervention, particulièrement dans des opérations complexes de la nature de celles dont nous nous sommes chargés souvent, comme l'appui que nous avons donné à nos alliés américains au Moyen-Orient pendant de nombreuses années après les événements du 11 septembre 2001¹⁴⁸.

Le vice-amiral (à la retraite) Drew Robertson estime que la situation s'empirera à moins que le gouvernement fédéral investisse plus d'argent dans le développement des forces navales du Canada. À son avis, un investissement accru dans la MRC est le seul moyen d'éviter une réduction de la capacité de la flotte et d'assurer que la Marine redevienne, comme avant, une « force maritime équilibrée et polyvalente apte au combat ». « Aux niveaux budgétaires actuels », a-t-il signalé, « il faut s'attendre à voir fondre encore davantage le parc de combat de la Marine royale canadienne au fil des quinze prochaines années, réduction jusqu'à un nombre [...] de tout juste neuf navires de combat de surface, ce qui signifierait une coupure de 40 % par rapport aux 15 navires [comme prévu à l'origine]. Pendant ce temps, les sous-marins et les avions de patrouille maritime de la Force aérienne ne seront vraisemblablement pas abordables, et ne seront

146 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 18 octobre 2016 (vice-amiral (à la retraite) Drew Robertson).

147 *Ibid.*

148 *Ibid.*

probablement pas remplacés¹⁴⁹ [...] » Cette « future flotte beaucoup plus petite, débalancée », a-t-il expliqué, « ne permettra pas de répondre aux besoins nationaux, particulièrement au vu des changements rapides qui sont en train de se produire dans l'ordre maritime mondial ». Cette « flotte réduite » non seulement minerait la capacité de la MRC à « faire une contribution significative aux opérations continentales ou internationales », mais elle « ne conviendrait pas et ne sera pas adéquate pour relever les vastes défis que nous pose la défense de nos eaux territoriales réparties sur trois océans¹⁵⁰ ». Jim Carruthers, président de l'Association navale du Canada, était du même avis et a renchéri en soulignant ce qui suit : « Si notre force n'est plus dotée de sous-marins ou d'aéronefs de patrouille – qui procurent des capacités essentielles [...] – et qu'elle réduit sa capacité globale, elle deviendra plus petite et déséquilibrée au point d'être incapable de défendre le Canada au Canada ou nos intérêts à l'étranger¹⁵¹. » Pour le vice-amiral (à la retraite) Drew Robertson, « [l]a question ne consiste pas à savoir si le Canada réussira à construire des navires de guerre : il n'en a jamais été autrement. Elle consiste plutôt à savoir si nous construirons le nombre de navires dont nous avons besoin et si ces navires posséderont les capacités requises afin que nous puissions relever adéquatement les défis » que réserve l'avenir¹⁵².

D'autres témoins ont exprimé des préoccupations semblables. Le capitaine de vaisseau (à la retraite) Harry Harsch, par exemple, a déclaré au Comité que la Ligue navale du Canada s'inquiète particulièrement de « l'érosion constante de la flotte [de la MRC], du point de vue tant des capacités que du nombre ». À son avis, cette situation cause un problème sur le plan opérationnel : « On dirait que, au moment même où le nombre et la complexité des opérations auxquelles participent les forces navales, comme les opérations multifonctionnelles et multinationales menées en soutien des mandats des Nations Unies, augmentent, la capacité du Canada de participer à de telles opérations diminue en raison de la réduction de ses capacités¹⁵³. » À l'instar de l'Association navale du Canada, la Ligue navale du Canada estime que le Canada doit se doter d'une « flotte équilibrée, polyvalente et prête au combat [...] pour assurer la souveraineté canadienne et [...] protéger les intérêts canadiens » au Canada et à l'étranger¹⁵⁴. « [L]a disponibilité opérationnelle de notre Marine repose sur une flotte souple, qui compte le bon nombre et les bons types de navires, qui bénéficie de bons réseaux de soutien et qui compte sur des marins et des aviateurs bien formés et expérimentés à qui on fournit le bon niveau de soutien », a souligné le capitaine de vaisseau (à la retraite) Harry Harsch¹⁵⁵.

149 *Ibid.*

150 *Ibid.*

151 Renseignements fournis par Jim Carruthers (président, Association navale du Canada), *Observations additionnelles de l'Association navale du Canada au Comité permanent de la défense nationale de la Chambre des communes*, 24 octobre 2016.

152 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 18 octobre 2016 (vice-amiral (à la retraite) Drew Robertson).

153 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 18 octobre 2016 (capitaine de vaisseau (à la retraite) Harry Harsch).

154 *Ibid.*

155 *Ibid.*

Le commodore (à la retraite) Daniel Sing était du même avis : « Sans la mise en place et l'entretien continu de forces maritimes et aériennes prêtes à déployer, prêtes à agir, capables et efficaces, et conçues pour agir contre les menaces actuelles et futures dans les eaux canadiennes, internationales et lointaines » a-t-il appris au Comité, « les intérêts nationaux de paix, de sécurité et de prospérité économique seront en péril¹⁵⁶ ».

5. Les enjeux liés au recrutement et à l'instruction

La MRC est aussi confrontée à des problèmes de recrutement et de rétention de personnel. Selon le vice-amiral Mark Norman, ancien commandant de la MRC, la Marine a « dû composer avec des réductions alarmantes de [ses] effectifs et de [son] personnel régulier » au cours des dernières années¹⁵⁷. Ces réductions ont été confirmées par son successeur, le vice-amiral Ron Lloyd. Questionné au sujet du plus grand enjeu auquel est confrontée la Marine à l'heure actuelle, le vice-amiral Ron Lloyd a répondu qu'il s'agissait des « ressources humaines ». La MRC, a-t-il expliqué, connaît des problèmes de recrutement¹⁵⁸. Ce point a été confirmé par le contre-amiral Art McDonald, qui a affirmé au Comité que, dans « les dernières années », la MRC a été confrontée à « des difficultés de recrutement », ajoutant que la Marine tente « d'y remédier maintenant¹⁵⁹ ». Le problème est manifeste pour le recrutement au sein de la Réserve navale. Bien que le tableau des effectifs officiel de la Réserve navale se situe à environ 5 000 membres, la commodore Marta B. Mulkins, commandante de la Réserve navale, a appris au Comité que l'« effectif actuel [est] plus proche de 3 100 membres¹⁶⁰ ».

La MRC connaît également des problèmes de rétention de personnel. « Nous envoyons nos marins trop longtemps en mer », a admis le vice-amiral Ron Lloyd. « Nous les mettons dans une position où ils devaient choisir entre leur famille et la Marine [...]. Sji j'avais eu à faire le même choix, j'aurais aussi choisi ma famille. Pourquoi cela devrait-il être différent dans leur cas¹⁶¹? » L'une des sources du problème concerne les « affectations temporaires » et le rythme opérationnel effréné de ces dernières années. Le vice-amiral Ron Lloyd a expliqué ainsi :

Dans ce type d'affectation, le marin passe d'un navire à un autre, ou d'une affectation côtière à une affectation sur un navire qui a besoin d'un ensemble de compétences pour aller en mer. Certaines personnes avaient été en affectation temporaire, c'est-à-dire éloignées de leur famille sur préavis très court jusqu'à cinq fois. Une fois encore, cela est problématique¹⁶².

156 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 18 octobre 2016 (commodore (à la retraite) Daniel Sing).

157 MDN, [Vice-amiral Mark Norman – Discours d'appontage](#), 21 juillet 2016.

158 Beth Brown, « Taking the Helm: An Interview with VAdm Lloyd, the New Commander of the Royal Canadian Navy », *Espit de Corps*, vol. 23, n^o 8 (septembre 2016), p. 21 [EN ANGLAIS SEULEMENT].

159 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 22 novembre 2016 (contre-amiral Art McDonald)

160 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 9 février 2017 (commodore Marta B. Mulkins).

161 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 27 octobre 2016 (vice-amiral Ron Lloyd).

162 *Ibid.*

Des mesures correctives ont été mises en place pour régler les problèmes de recrutement et de rétention du personnel. La MRC a « institué des stratégies visant à mieux recruter les réservistes, à effectuer un meilleur suivi [du] ratio de marins en mer et à terre, et à faire entrer [le] système de formation dans le 21^e siècle », a affirmé le vice-amiral Ron Lloyd au Comité¹⁶³. En outre, la MRC procède à la modernisation de sa culture en s'attaquant aux problèmes de conduite et de comportement dans ses rangs, y compris l'inconduite sexuelle. Un nouveau Code de conduite pour les hommes et les femmes membres de la MRC a récemment été publié et est en cours de mise en application¹⁶⁴. « Notre travail [...] consiste à faire en sorte qu'une carrière dans la Marine soit enrichissante, à s'assurer que les marins se sentent appréciés, à veiller à ce qu'ils puissent travailler et vivre dans un environnement sans harcèlement, et à s'assurer que leur contribution est appréciée à sa juste valeur et que leur avancement en grade est déterminé au moyen de processus équitables », a expliqué le contre-amiral John Newton. « Nous adoptons un certain nombre de mesures pour nous assurer qu'une carrière demeure gérable, que le rythme demeure soutenable, que la formation se fait au bon moment, que les gens ne sont pas déployés trop souvent, et que des indemnités sont versées dans les cas de déploiement¹⁶⁵. »

L'instruction est un autre défi auquel est confrontée la Marine, à plus forte raison maintenant que la flotte connaît des lacunes en matière de capacités. Pour que les forces navales puissent demeurer pleinement opérationnelles, ses membres doivent pratiquer leurs compétences sur une base régulière. La perte récente de certaines capacités (par exemple le ravitaillement en mer et la défense aérienne) empêche certains membres du personnel de la marine de pratiquer leurs compétences. Afin d'atténuer le problème, la MRC a établi des ententes d'échange de personnel avec des marines alliées de manière à ce que les officiers de marine canadiens et les militaires du rang possédant certaines compétences-clés puissent poursuivre leur instruction et obtenir de l'expérience malgré les lacunes actuelles de la MRC en matière de capacités¹⁶⁶.

En outre, la MRC procède au plus important projet de modernisation de son système d'instruction des 25 dernières années¹⁶⁷. Cette initiative a pour objectif de concevoir et de créer un système d'instruction navale qui « réduirait les coûts, répondrait mieux aux besoins et cadrerait avec les exigences du XXI^e siècle¹⁶⁸ ».

La Marine observe déjà des résultats découlant de ces efforts visant à corriger la situation. Les temps d'instruction connaissent « une réduction [...] de près de 30 % », a expliqué le contre-amiral Art McDonald au Comité, ce qui permet à la Marine « de préparer et d'employer les marins plus rapidement. [Elle a] aussi constaté que

163 *Ibid.*

164 *Ibid.*

165 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 22 novembre 2016 (contre-amiral John Newton).

166 MDN, [Document d'information : Le programme REGULUS](#), 7 mars 2016.

167 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 22 novembre 2016 (contre-amiral Art McDonald)

168 MDN, [Document d'information : Futur système d'instruction navale](#), 4 février 2016.

l'enthousiasme et le moral ont augmenté de façon proportionnelle¹⁶⁹ ». Aujourd'hui, près de 10 % des membres de la MRC participent chaque jour à des activités d'instruction individuelles. Comme l'a souligné le contre-amiral Art McDonald au Comité, « l'efficacité et l'efficacité de notre système d'instruction individuel sont essentielles à notre capacité de disponibilité opérationnelle¹⁷⁰ ».

Plusieurs témoins ont souligné l'importance de l'instruction et ont encouragé la MRC à poursuivre ses investissements dans les normes élevées d'instruction et le professionnalisme de son personnel. Selon Robert Huebert, ce fait s'explique en grande partie « par la souplesse de la formation et des capacités de nos forces navales » et le fait que les frégates de la MRC ont l'autorisation de s'intégrer aux groupes aéronavals américains et à d'autres formations navales militaires, comme la Force opérationnelle multinationale 150 (CTF-150)¹⁷¹. La qualité des marins canadiens contribue à la « capacité [de la MRC] à diriger et à être interopérable » avec d'autres forces navales, a affirmé le vice-amiral Ron Lloyd, et cette qualité découle en grande partie des normes élevées de la MRC en matière d'instruction. « Si nos marins ne sont pas les meilleurs au monde », a-t-il ajouté, « ils font partie des meilleurs au monde. » Il est convaincu que toute mission confiée à la MRC sera exécutée en respectant les normes les plus rigoureuses¹⁷².

Robert Huebert et Andrea Charron ont fait valoir que tous les efforts devraient être déployés pour investir dans l'instruction et pour préparer les marins canadiens à la future flotte de navires qui seront construits au cours des prochaines années¹⁷³. Le Comité a appris de quelle manière la MRC planifie atteindre ces objectifs. « Chacun des grands projets d'immobilisations qui seront exécutés prochainement comportera une importante composante de formation », a expliqué le contre-amiral Art McDonald. « Nous travaillons actuellement à la synchronisation, et nous avons des échanges préliminaires avec l'industrie au sujet des technologies dont nous pourrions profiter¹⁷⁴. »

6. L'état de la Garde côtière canadienne

Au Canada, le gouvernement fédéral possède deux flottes navales d'envergure, dont l'une est civile et l'autre militaire. La flotte militaire relève de la MRC, alors que c'est la GCC qui exploite la flotte civile. Chacune de ces deux flottes a ses propres rôles et responsabilités, particulièrement dans le domaine de la sécurité nationale. Si la « Marine exploite une flotte polyvalente apte au combat pour appuyer les efforts du Canada visant à participer aux opérations de sécurité partout dans le monde », a expliqué Mario Pelletier, sous-commissaire aux Opérations de la GCC, « [l]a Garde côtière exploite une flotte civile

169 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 22 novembre 2016 (contre-amiral Art McDonald).

170 *Ibid.*

171 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 1^{er} novembre 2016 (Robert Huebert).

172 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 27 octobre 2016 (vice-amiral Ron Lloyd).

173 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 1 novembre 2016 (Andrea Charron et Robert Huebert).

174 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 22 novembre 2016 (contre-amiral Art McDonald).

polyvalente qui favorise la prospérité économique, et qui contribue à la sécurité, à l'accessibilité et à la protection des eaux canadiennes¹⁷⁵ ».

La GCC est un « organisme de service spécial » au sein du ministère des Pêches et des Océans (MPO)¹⁷⁶. Son mandat inclut, entre autres, les opérations de recherche et sauvetage en milieu marin, ainsi que les services de déglacement, d'aide à la navigation, d'intervention en cas de pollution marine et de communications et de gestion du trafic maritime. Contrairement à la Garde côtière américaine et à d'autres gardes côtières ailleurs dans le monde, la GCC n'est pas une division des forces armées et ne constitue ni un organisme paramilitaire, ni un organisme d'application de la loi. En outre, contrairement à de nombreuses gardes côtières étrangères, la GCC ne possède pas de navires armés. Ce fait n'est pas surprenant si l'on tient compte du fait que le mandat de la GCC ne fait pas directement état de la sécurité maritime, bien qu'elle appuie la MRC, ainsi que d'autres ministères et organismes fédéraux, qui possèdent, eux, un mandat d'application de la loi et de sécurité, notamment l'ASFC, le MPO, la GRC et Transports Canada¹⁷⁷. Selon M. Pelletier, la GCC contribue à la sécurité maritime par « la fourniture des services de navires et d'hélicoptères aux organismes de sûreté et d'application de la loi; l'utilisation de systèmes de surveillance des navires et de l'expertise pour cerner les menaces en mer dans les eaux canadiennes, ainsi que les approches [maritimes]; et la collaboration avec les partenaires responsables de la sécurité pour définir les priorités, détecter les lacunes et améliorer le régime de sécurité maritime national et international ». En outre, elle collabore avec des organismes de sécurité par l'intermédiaire de sa participation aux COSM¹⁷⁸.

La GCC et la MRC entretiennent des relations étroites¹⁷⁹. Les deux organismes sont en communication constante et échangent régulièrement de l'information. En outre, leurs navires et leur personnel collaborent fréquemment en mer dans une multitude d'opérations, de la recherche et sauvetage en milieu marin à la surveillance de routine des eaux canadiennes, en passant par des exercices de sécurité maritime et des patrouilles de souveraineté dans l'Arctique¹⁸⁰.

Cependant, à l'instar de la MRC, la GCC a ses propres problèmes. La « Garde côtière a connu de grandes difficultés financières », a indiqué Jeffery Hutchinson au Comité. « Cette situation financière critique dure depuis plusieurs années, maintenant¹⁸¹. » La flotte en a souffert.

175 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 8 décembre 2016 (Mario Pelletier).

176 Garde côtière canadienne (GCC), « [Qui nous sommes et ce que nous faisons](#) ».

177 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 8 décembre 2016 (Jeffery Hutchinson et Mario Pelletier).

178 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 8 décembre 2016 (Mario Pelletier).

179 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 27 octobre 2016 (vice-amiral Ron Lloyd).

180 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 8 décembre 2016 (Jeffery Hutchinson et Mario Pelletier).

181 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 8 décembre 2016 (Jeffery Hutchinson).

À l'heure actuelle, la flotte de la GCC compte 117 navires¹⁸², dont 43 grands navires, notamment des brise-glaces, des navires de patrouille extracôtiers et des navires polyvalents¹⁸³. Malheureusement, bon nombre de ces navires sont vieux et devront être remplacés au cours des prochaines années si l'on veut que la GCC conserve certaines de ses capacités¹⁸⁴. Le vieillissement de la flotte de la GCC a été confirmé dans le *Rapport de l'Examen de la Loi sur les transports au Canada*, qui a été présenté au ministre des Transports en décembre 2015 et déposé au Parlement en février 2016¹⁸⁵. Le rapport indique que la « flotte [de la GCC] est l'une des plus âgées du monde et le besoin de la renouveler est urgent (les navires ont en moyenne près de 34 ans)¹⁸⁶ ». On y souligne que plus de 29 % des grands navires de la GCC ont plus de 35 ans et qu'environ 60 % de ses petits navires ont plus de 20 ans. Selon le rapport, 88,6 % des grands navires et 48,6 % des petits navires de la flotte de la GCC ont un besoin de réparations majeures et d'une remise à neuf de leur équipement¹⁸⁷. Tenant compte de ces données, on ajoute dans le rapport ce qui suit : « [I]l n'est pas surprenant que le nombre de réparations majeures des systèmes requises soit à la hausse, que le nombre de [jours-navires] diminue et que le nombre de navires hors service augmente au fil du temps¹⁸⁸. » Dans le rapport, on recommandait au gouvernement fédéral d'augmenter de manière considérable le financement de la GCC afin de lui permettre de maintenir l'état de sa flotte et de faire l'acquisition de nouveaux bâtiments, notamment des brise-glaces¹⁸⁹.

Selon Jeffery Hutchinson, le vieillissement de la flotte de la GCC a des répercussions sur les opérations de l'organisme. « Nous perdons des jours-navire[s] parce que nous avons des navires qui sont hors service, et cela fait de l'entretien des navires une grande priorité », a-t-il fait valoir au Comité¹⁹⁰. L'objectif de la GCC, de l'avis de M. Hutchinson, est la « stabilité financière ». Elle a besoin de ressources pour le recrutement et l'instruction de son personnel et pour maintenir en bon état ses navires, ses hélicoptères et ses infrastructures, a-t-il souligné. Surtout, elle a besoin de plus de fonds pour faire l'acquisition de nouveaux bâtiments et pour recapitaliser sa flotte vieillissante¹⁹¹.

182 Services publics et Approvisionnement Canada (SPAC), [Stratégie nationale de construction navale : rapport de situation de février 2012 à décembre 2015](#), 17 juin 2016, p. 1.

183 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 8 décembre 2016 (Jeffery Hutchinson).

184 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 20 octobre 2016 (commandore (à la retraite) Eric Lerhe).

185 Transport Canada, [Rapport de l'Examen de la Loi sur les transports au Canada](#), 22 juillet 2016; [Parcours : Brancher le système de transport du Canada au reste du monde. Tome 1](#), décembre 2015, p. 220–223, 230–231; [Parcours : Brancher le système de transport du Canada au reste du monde. Tome 2 - Annexes](#), décembre 2015, p. 229.

186 [Parcours, Tome 1](#), p. 221.

187 *Ibid.*, p. 220-221.

188 *Ibid.*, p. 221.

189 *Ibid.*, p. 231.

190 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 8 décembre 2016 (Jeffery Hutchinson).

191 *Ibid.*

LA RECAPITALISATION DES FORCES NAVALES DU CANADA

La recapitalisation de la Marine et de la Garde côtière est essentielle à l'avenir de la disponibilité opérationnelle des forces navales du Canada. Au cours des dernières années, le gouvernement fédéral a lancé certains projets de navires de manière à renouveler les flottes vieillissantes de la MRC et de la GCC, des projets qui seront tous menés dans le cadre de la Stratégie nationale de construction navale (SNCN) au cours des 30 prochaines années. On prévoit la construction de près de 40 grands navires, comme des navires de recherche scientifique, des navires de soutien, des brise-glaces polaires et des navires de combat de surface. On prévoit également la construction de petits navires au cours de cette même période. La construction du premier grand navire a commencé en 2015. La GCC s'attend à recevoir le premier de ses nouveaux navires en 2017 et la MRC en 2018. Des chantiers navals de la Colombie-Britannique, du Québec et de la Nouvelle-Écosse travaillent à des projets de navires pour la MRC et la GCC, et pas moins de 492 entreprises de partout au Canada ont conclu des marchés et des contrats de sous-traitance liés à la SNCN¹⁹². La SNCN contribue non seulement au renouvellement des flottes vieillissantes de la MRC et de la GCC, mais également à la relance de la base industrielle navale stratégique du Canada.

1. La Stratégie nationale de construction navale

Lancée en 2010 par le gouvernement fédéral, la SNCN (appelée Stratégie nationale d'approvisionnement en matière de construction navale, ou SNACN, avant mars 2016¹⁹³) est un plan continu de construction navale à long terme visant à renouveler les flottes de la MRC et de la GCC au cours des 30 prochaines années. La SNCN comprend trois volets : un programme de construction de grands navires (navires à déplacement de plus de 1 000 tonnes); un programme de construction de petits navires (navires à déplacement de moins de 1 000 tonnes); et un programme de réparation, de radoub et d'entretien de navires¹⁹⁴.

Le programme de construction de grands navires est le volet le plus vaste et le plus coûteux de la SNCN. Il a pour objectif la construction de 38 navires à déplacement de plus de 1 000 tonnes pour le compte de la MRC et de la GCC au cours de la prochaine décennie. La MRC recevra environ 60 % de ces navires (23) et la GCC 40 % (15). Le programme de construction de grands navires comprend deux volets : un volet relatif aux navires de combat et un volet relatif aux navires non destinés au combat. En 2011, le gouvernement fédéral a retenu les services du chantier naval d'Irving Shipbuilding à Halifax, en Nouvelle-Écosse, et celui de Seaspan à Vancouver, en Colombie-Britannique, pour la construction des navires de combat et des navires non destinés au combat,

192 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 17 novembre 2016 (Lisa Campbell).

193 SPAC, [Nouvelles concernant la Stratégie nationale de construction navale](#).

194 Martin Auger, [Stratégie nationale d'approvisionnement en matière de construction navale : Évaluation quinquennale](#), Étude générale, publication n° 2015-35-F, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement, Ottawa, 15 juin 2015; Martin Auger, [Rapport de situation de la Stratégie nationale de construction navale depuis juin 2015 \(Révisé\)](#), Document d'intérêt général, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement, Ottawa, 29 novembre 2016.

respectivement. En 2012, le gouvernement fédéral a conclu des ententes-cadres avec les deux chantiers navals pour la construction des grands navires¹⁹⁵. Il ne s'agit pas de contrats en soi, a expliqué Lisa Campbell, sous-ministre adjointe à l'Approvisionnement maritime et de défense de SPAC. Ces ententes à long terme définissent la relation entre le gouvernement du Canada et les chantiers navals pour les 20 à 30 prochaines années et fixent les paramètres de négociation des contrats qui en découleront¹⁹⁶. Cela étant dit, le gouvernement fédéral a octroyé certains contrats aux chantiers navals retenus depuis la signature des ententes-cadres¹⁹⁷. La section ci-dessous comprend un résumé, assorti d'un rapport de situation, des différents grands navires de combat et navires non destinés au combat qui seront construits par les deux chantiers navals sélectionnés au cours des prochaines décennies. Ces renseignements sont tirés des témoignages entendus au fil de l'étude.

Le volet des navires de combat de la SNCN comprend à l'heure actuelle 21 navires pour la MRC. Ils seront construits à Halifax :

- *Navires de patrouille extracôtiers et de l'Arctique (six navires de la classe Harry DeWolf)*

La construction du premier navire de patrouille extracôtier et de l'Arctique (NPEA), le NCSM *Harry DeWolf*, a commencé en septembre 2015¹⁹⁸, et la construction du deuxième navire a été lancée en août 2016¹⁹⁹. Le Comité a appris que la production des deux premiers NPEA va bon train. Le premier navire devrait être livré à la MRC en 2018. Selon Irving Shipbuilding, la construction du sixième NPEA devrait être terminée à l'été 2022²⁰⁰. L'entreprise a annoncé au Comité qu'il y aurait un arrêt de la production d'une durée de 18 mois entre le projet des NPEA et le projet des navires de combat de surface canadiens. Les travaux de production des NPEA « commenceront à ralentir » à l'automne 2019, a expliqué Irving Shipbuilding, mais la construction des navires de combat de surface canadiens ne devrait commencer qu'en 2021. L'entreprise envisage des solutions pour réduire l'arrêt de la production et éviter des mises à pied²⁰¹.

195 Auger, [Stratégie nationale d'approvisionnement en matière de construction navale](#), p. 2-4; Auger, *Rapport de situation concernant la Stratégie nationale de construction navale*, p. 1-4.

196 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 17 novembre 2016 (Lisa Campbell).

197 Auger, [Stratégie nationale d'approvisionnement en matière de construction navale](#), p. 5-7; Auger, *Rapport de situation concernant la Stratégie nationale de construction navale*, p. 4-6, 12-13; SPAC, [Stratégie nationale de construction navale : rapport de situation de février 2012 à décembre 2015](#), 17 juin 2016, p. 5.

198 Irving Shipbuilding, [Irving Shipbuilding Begins Construction of First Arctic Offshore Patrol Ships \(AOPS\) for Canada](#), 1^{er} septembre 2015 [EN ANGLAIS SEULEMENT].

199 Irving Shipbuilding, [Statement from Irving Shipbuilding about AOPS Progress](#), 7 septembre 2016 [EN ANGLAIS SEULEMENT].

200 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 2 février 2017 (Kevin McCoy).

201 *Ibid.*

- *Navires de combat de surface canadiens (15 navires)*

Le projet de navires de combat de surface canadiens (NCSC) vise à remplacer la flotte de destroyers de la classe *Iroquois* et les frégates de la classe *Halifax* de la MRC. Le projet est en cours. Le Canada sélectionnera « une conception de navire de guerre existante qui sera modifiée », plutôt que de continuer à utiliser l'ancienne approche, « qui consistait à choisir un concepteur de navires de guerre et un intégrateur des systèmes de combat afin qu'ils travaillent ensemble à une conception sur mesure pour le navire de combat canadien²⁰² ». Une demande de propositions a été diffusée au sein de l'industrie en octobre 2016 en vue de sélectionner le plan de conception d'un navire de guerre existant ainsi qu'une équipe de conception. Les 12 entreprises qui s'étaient préqualifiées pour participer au processus d'approvisionnement concurrentiel (désormais annulé) qui visait à sélectionner un concepteur de navires de guerre et un intégrateur des systèmes de combat ont été invitées à soumettre leurs propositions. Le gouvernement fédéral s'attend à ce que le plan de conception des navires de combat de surface canadiens soit sélectionné d'ici l'été 2017²⁰³. Le chantier Irving Shipbuilding ainsi que l'équipe de conception sélectionnée devraient entamer les travaux de collaboration à l'automne 2017²⁰⁴. Le contre-amiral (à la retraite) Patrick Finn prévoit que le contrat de construction des navires de combat de surface canadiens sera accordé en 2019²⁰⁵. La construction des navires de guerre devrait commencer vers 2021²⁰⁶ et durer jusqu'aux années 2040²⁰⁷.

Le volet des navires non destinés au combat comprend 17 navires pour la MRC et la GCC. Ils seront tous construits à Vancouver :

- *Navires hauturiers de science halieutique (trois navires pour la GCC)*

La construction du premier navire hauturier de science halieutique a commencé en juin 2015²⁰⁸ et celle du deuxième navire, en mars 2016²⁰⁹. Seaspan a indiqué au

202 Gouvernement du Canada, [Communiqué de presse : Le gouvernement annonce l'adoption d'une approche d'approvisionnement simplifiée pour devancer la livraison des navires de combat canadiens](#), 13 juin 2016.

203 Gouvernement du Canada, [Communiqué de presse : Annonce du processus concurrentiel visant la sélection du plan des navires de combat canadiens](#), 27 octobre 2016; SPAC, [Notes d'allocation pour la séance d'information technique sur la demande de propositions pour le projet de navires de combat canadiens de la Stratégie nationale de construction navale](#), 27 octobre 2016.

204 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 2 février 2017 (Kevin McCoy).

205 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 17 novembre 2016 (contre-amiral (à la retraite) Patrick Finn).

206 SPAC, [Stratégie nationale de construction navale : rapport de situation de février 2012 à décembre 2015](#), 17 juin 2016; NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 2 février 2017 (Kevin McCoy).

207 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 17 novembre 2016 (contre-amiral (à la retraite) Patrick Finn).

208 Seaspan, [Seaspan's Vancouver Shipyards Celebrates Start of Construction on First NSPS Vessel](#), 24 juin 2015 [EN ANGLAIS SEULEMENT].

209 Seaspan, [News Release: Seaspan's Vancouver Shipyards Starts Construction on Second Offshore Fisheries Science Vessel \(OFSV\)](#), 29 mars 2016 [EN ANGLAIS SEULEMENT].

Comité en février 2017 que la construction du premier navire était achevée à 65 % et celle du deuxième, à environ 20 % ou 25 %²¹⁰. La construction du troisième navire a commencé au cours du même mois²¹¹. L'entreprise a affirmé qu'elle s'engageait à livrer le premier navire à la GCC en 2017, et les deux autres en 2018²¹².

- *Navire hauturier de science océanique (un navire pour la GCC)*

En février 2017, Seaspan a indiqué au Comité que la « planification, l'ingénierie et l'acquisition de l'équipement à long délai de livraison sont en cours » pour ce projet, ajoutant que le « devis de conception de base » a été signé avec le gouvernement fédéral en décembre 2016²¹³. Selon l'entreprise, il y aura un « écart à court terme » d'environ 10 mois entre la construction des navires hauturiers de science halieutique et la construction du navire hauturier de science océanique²¹⁴.

- *Navires de soutien interarmées (deux navires de la classe Queenston, option pour un troisième, pour la MRC)*

Les navires de soutien interarmées (NSI) remplaceront les deux ravitailleurs de la classe *Protecteur* de la MRC, qui ont été mis hors service en 2015 et en 2016. Les plans des NSI sont basés sur une « conception allemande, un concept éprouvé, les navires [de ravitaillement] de la classe Berlin », a expliqué le contre-amiral (à la retraite) Patrick Finn au Comité²¹⁵. Les travaux sont en cours pour terminer la conception et préparer la production aux chantiers de Seaspan²¹⁶. Ces travaux ont pour objectif non seulement de faire en sorte que la « conception [soit] prête pour la mise en production », a ajouté le contre-amiral (à la retraite) Patrick Finn, mais également d'acquiescer « tout le matériel et les articles à long délai de livraison » de manière à ce que, « lorsque nous autoriserons le contrat de construction, il n'y aura pas de retard ». À son avis, la signature du contrat devrait avoir lieu d'ici 12 à 14 mois²¹⁷. Seaspan compte entamer les travaux de construction du premier NSI vers la fin de 2018²¹⁸, mais le contre-amiral (à la

210 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 2 février 2017 (Jonathan Whitworth).

211 Seaspan, [Minister LeBlanc Oversees Progress on National Shipbuilding Strategy](#), 16 février 2017 [EN ANGLAIS SEULEMENT].

212 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 2 février 2017 (Jonathan Whitworth).

213 *Ibid.*

214 *Ibid.*

215 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 17 novembre 2016 (contre-amiral (à la retraite) Patrick Finn).

216 Seaspan, [Government Takes Final Step before Building Joint Support Ships](#), 28 février 2017 [EN ANGLAIS SEULEMENT].

217 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 17 novembre 2016 (contre-amiral (à la retraite) Patrick Finn).

218 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 2 février 2017 (Jonathan Whitworth).

retraite) Patrick Finn est d'avis que les travaux commenceront en 2019²¹⁹. Le MDN s'attend à ce que les premiers navires soient livrés environ 36 mois plus tard. D'après le plus récent calendrier, les deux NSI devraient être livrés en 2021, le premier au début de l'année et le second, à la fin. Selon Jonathan Whitworth, chef de la direction de Seaspan, les NSI seront « les plus grands navires jamais construits dans l'Ouest canadien²²⁰ ». Aucune décision n'a encore été prise sur la possibilité d'un troisième NSI. « [N]ous en sommes encore à deux navires et à une option d'en acquérir un troisième », a affirmé le contre-amiral (à la retraite) Patrick Finn, ajoutant qu'il revient à la MRC et au MDN de décider « où ils veulent investir ensuite²²¹ ».

- *Brise-glace polaire (un navire pour la GCC)*

Les travaux pour le brise-glace polaire, le NGCC *John G. Diefenbaker*, commenceront à la conclusion du projet des NSI²²². À l'heure actuelle, on ne sait pas exactement à quel moment la construction du navire sera entamée, mais on s'attend à ce qu'il soit livré à la GCC vers 2021²²³. Selon la GCC, le brise-glace polaire pourra être déployé « partout dans l'Arctique canadien en tout temps, que ce soit en décembre ou en janvier²²⁴ ».

- *Navires polyvalents à rayon d'action moyen (cinq navires pour la GCC)*

- *Patrouilleurs hauturiers (cinq navires pour la GCC)*

Seaspan a informé le Comité que les travaux pour les deux projets ci-dessus suivront la construction du brise-glace polaire. « Les discussions se poursuivent entre Seaspan et [la GCC] quant aux caractéristiques de ce programme et des navires qui seront construits », a dit M. Whitworth au Comité²²⁵. Cependant, selon Jeffery Hutchinson, la GCC envisage de combiner ces deux projets navals en un seul projet pour lequel « un financement a déjà été consenti » et qui a été baptisé « nouvelle classe ». Avec ce projet, la GCC « cherch[e] à concevoir peut-être l'un des navires de la Garde côtière les plus performants jamais construits », a expliqué M. Hutchinson. Les nouveaux navires seront « capables de briser la glace » et seront utilisés dans une vaste gamme d'opérations, notamment l'aide à la navigation, le contrôle de la pollution, les interventions en cas d'urgence et le

219 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 17 novembre 2016 (contre-amiral (à la retraite) Patrick Finn).

220 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 2 février 2017 (Jonathan Whitworth).

221 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 17 novembre 2016 (contre-amiral (à la retraite) Patrick Finn).

222 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 8 décembre 2016 (Jeffery Hutchinson); NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 2 février 2017 (Jonathan Whitworth).

223 SPAC, [Stratégie nationale de construction navale : rapport de situation de février 2012 à décembre 2015](#), 17 juin 2016.

224 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 8 décembre 2016 (Mario Pelletier).

225 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 2 février 2017 (Jonathan Whitworth).

remorquage. Ce projet naval, a appris le Comité, prolongera le « programme de construction navale [de la GCC] jusqu'au milieu des années 2020²²⁶ ».

Depuis cinq ans, les chantiers navals Halifax Shipyard et Vancouver Shipyards se sont employés à mettre à niveau, à agrandir et à préparer leurs installations pour la production de ces navires²²⁷. Irving Shipbuilding a indiqué au Comité qu'elle a investi plus de 360 millions de dollars « pour construire des installations dernier cri comprenant les meilleurs équipements » afin de construire des navires de guerre pour la MRC à Halifax²²⁸. Cet investissement comprend un prêt non remboursable de 260 millions de dollars du gouvernement provincial de la Nouvelle-Écosse pour la mise à niveau du chantier naval de l'entreprise²²⁹. De la même manière, Seaspan a affirmé avoir injecté 170 millions de dollars de ses « propres fonds » dans l'infrastructure de ses chantiers à Vancouver²³⁰.

Les deux entreprises ont déployé de grands efforts dans le recrutement de travailleurs qualifiés et l'élargissement de leur main-d'œuvre²³¹. La formation est aussi une priorité tant au chantier de Halifax qu'à celui de Vancouver. Irving Shipbuilding et Seaspan ont toutes deux déclaré au Comité qu'elles ont pris des arrangements avec des collèges techniques et des universités de leur région afin de former leur main-d'œuvre. De plus, elles ont mis sur pied des programmes de formation spéciaux au sein de leurs propres installations afin de former les travailleurs à des métiers spécialisés²³².

En raison de ces investissements dans leur infrastructure et leur personnel, les chantiers de Halifax et de Vancouver ont commencé la construction des premiers navires à produire dans le cadre du programme de construction de grands navires de la SNCN en 2015²³³. Les travaux sur ces navires progressent et des centaines d'entreprises de partout au Canada, dont beaucoup sont de petites et moyennes entreprises, en profitent par l'intermédiaire de la sous-traitance²³⁴.

La SNCN contribue à la relance de l'industrie maritime et de construction navale au Canada et génère du travail pour les entreprises d'un océan à l'autre. SPAC a indiqué en juin 2016 que le gouvernement fédéral avait octroyé, dans le cadre de la SNCN, des contrats d'une valeur de près de 4,4 milliards de dollars à l'industrie maritime et de la

226 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 8 décembre 2016 (Jeffery Hutchinson).

227 Auger, [Stratégie nationale d'approvisionnement en matière de construction navale](#), p. 1-6.

228 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 2 février 2017 (James D. Irving).

229 Gouvernement de la Nouvelle-Écosse, « [Province Invests in Jobs, Infrastructure, and Training Through Shipbuilding Contracts](#) » 30 mars 2012; « [Shipbuilding Loan Waived if Irving Creates 4,000 Jobs](#) », *CBC News*, 15 mars 2013.

230 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 2 février 2017 (Jonathan Whitworth).

231 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 2 février 2017 (Kevin McCoy et Jonathan Whitworth).

232 *Ibid.*

233 Auger, [Stratégie nationale d'approvisionnement en matière de construction navale](#), p. 1-6.

234 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 2 février 2017 (Kevin McCoy et Jonathan Whitworth).

construction navale canadienne entre février 2012 et décembre 2015²³⁵. Comme l'a expliqué Christyn Cianfarani, présidente de l'Association des industries canadiennes de défense et de sécurité (AICDS), un organisme national qui représente les intérêts de plus de 800 entreprises du domaine de la défense et de la sécurité au Canada, l'« incidence économique devrait croître au fur et à mesure que de nouveaux contrats sont signés ». Elle a fait valoir que le coût total du cycle de vie estimé du programme de construction de grands navires de la SNCN, qui comprend les coûts d'acquisition ainsi que les coûts liés au personnel, aux opérations, au soutien en service et à l'entretien sur une période de 25 à 30 ans, dépasserait les 111 milliards de dollars. Ce montant ne comprend pas les coûts du cycle de vie estimés associés au programme de construction de petits navires et au programme de réparation, de radoub et d'entretien des navires de la SNCN pour cette même période²³⁶.

De nombreux témoins entendus devant le Comité au fil de l'étude considéraient la SNCN comme un solide plan de recapitalisation des flottes de la MRC et de la GCC et de revitalisation de l'industrie maritime et de la construction navale. Selon eux, le gouvernement fédéral devrait garder le cap en ce qui concerne la SNCN. L'AICDS, par exemple, « appuie entièrement le principe et les objectifs de la SNCN », a noté M^{me} Cianfarani. À ses yeux, le Canada devrait « suivre cette voie » pour la SNCN, qui assure la « prévisibilité du processus fédéral d'approvisionnement en matière de navires » et permet de « mettre un terme aux cycles d'expansion et de ralentissement qui ont caractérisé la construction navale par le passé au Canada²³⁷ ».

D'autres témoins ont exprimé des points de vue semblables. Lorsqu'on lui a demandé si le gouvernement fédéral devrait continuer sur cette voie avec la SNCN, Joel Sokolsky a répondu « oui ». David Perry a donné la même réponse, ajoutant que la SNCN était « une bonne idée, en principe ». Même son de cloche pour Michael Byers, qui estime que le Canada devrait poursuivre sa SNCN et « éviter de [s']éparpiller », résister à la « tentation de politiser » la stratégie et « d'en faire un fiasco industriel à grande échelle²³⁸ ». Les représentants d'Irving Shipbuilding et de Seaspan étaient également d'avis que la SNCN constituait un solide plan de construction navale. « La SNCN est la stratégie qui convient », a indiqué Jonathan Whitworth. « Des navires sont construits, notre industrie s'est remise sur les rails, et nous créons de l'emploi et de l'activité économique partout au pays²³⁹. » Dans la même veine, le commodore (à la retraite) Eric Lerhe a qualifié la SNCN de solide « programme permanent de construction navale »

235 SPAC, [Stratégie nationale de construction navale : rapport de situation de février 2012 à décembre 2015](#), 17 juin 2016, p. 5.

236 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 29 novembre 2016 (Christyn Cianfarani). Pour une ventilation des coûts du cycle de vie estimés à 111 milliards de dollars pour le programme de construction de grands navires de la SNCN ainsi que les coûts estimés du programme de construction de petits navires et le programme de réparation, de radoub et d'entretien de la SNCN, voir Auger, [Stratégie nationale d'approvisionnement en matière de construction navale](#), p. 10-12.

237 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 29 novembre 2016 (Christyn Cianfarani).

238 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 7 février 2017 (Michael Byers, David Perry, et Joel Sokolsky).

239 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 2 février 2017 (Jonathan Whitworth).

permettant d'éliminer les cycles d'expansion et de ralentissement de l'industrie de la construction navale. À son avis, le Canada devrait maintenir le cap en ce qui concerne sa stratégie, peu importe le temps qu'il faut pour la mener à terme. Il a rappelé au Comité la période morte de 19 ans dans le secteur de la construction navale au Canada qui s'est écoulée de la fin du programme des frégates canadiennes de patrouille, en 1996, au début de la construction des navires de patrouille extracôtiers et de l'Arctique, en 2015, et a souligné que peu d'entreprises de construction navale ont survécu aux années « de vache maigre ». L'industrie a dû reconstituer ses capacités, a-t-il souligné, un exercice qui nécessite du temps²⁴⁰.

2. Les défis en matière d'approvisionnement dans le domaine naval

De nombreux témoins étaient d'avis que la SNCN devrait être améliorée. Selon Spencer Fraser de la Federal Fleet Service (FFS), « [u]ne réforme [de la SNCN] est nécessaire ». À ses yeux, « si on ne réforme pas notre politique en matière de construction navale, la disponibilité opérationnelle de notre marine continuera d'être problématique » en raison de dépassements de coûts et de retards dans la construction et la livraison de navires dont on a grandement besoin²⁴¹.

Tous les projets navals de la MRC relevant du programme de construction de grands navires de la SNCN ont enregistré des retards au fil des ans. Plus particulièrement, M. Fraser, a cité en exemple le projet des navires de soutien interarmées²⁴². Le projet des navires de soutien interarmées sous sa forme initiale – qui a été annoncé en 2006 et prévoyait la construction de trois navires – a été annulé par Travaux publics et Services gouvernementaux Canada (TPSGC) en août 2008, car le ministère en est venu à la conclusion que les propositions reçues ne respectaient pas la demande de propositions (les soumissions dépassaient les limites budgétaires)²⁴³. Le MDN a revu le projet puis l'a relancé en juillet 2010. Le nouveau programme visait alors la construction de deux navires avec une option pour un troisième²⁴⁴. Le premier NSI devrait être livré en 2021 (plutôt qu'en 2012, date de livraison prévue dans le projet initial annoncé en 2006), soit un retard de neuf ans²⁴⁵. La livraison du projet des navires de patrouille extracôtiers et de l'Arctique a également été retardée, de cinq ans dans ce cas. Le premier navire devait être livré en 2013 et le projet en entier devait prendre fin d'ici 2019²⁴⁶. Désormais, le premier navire est

240 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 20 octobre 2016 (commodore (à la retraite) Eric Lerhe).

241 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 31 janvier 2017 (Spencer Fraser).

242 *Ibid.*

243 MDN, « [Le Canada d'abord](#) » pour l'approvisionnement de la défense - navire de soutien interarmées, 26 juin 2006; Travaux publics et Services gouvernementaux Canada (TPSGC), [Soumissionnaires ne répondent pas aux exigences budgétaires](#), 22 août 2008.

244 MDN, « [Le gouvernement du Canada va acquérir des navires de soutien interarmées](#) », 14 juillet 2010; MDN, « [Le Canada engage le processus d'acquisition des navires de soutien interarmées pour les Forces canadiennes](#) », 14 juillet 2010.

245 MDN, « [Tableau 9 : Rapport d'étape sur les grands projets de l'État pour l'année financière 2006-2007](#) », *Rapport ministériel sur le rendement 2006-2007*; NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 2 février 2017 (Jonathan Whitworth).

246 MDN, « [Tableau 5 : Rapport d'étape sur les grands projets de l'État](#) », *Rapport ministériel sur le rendement 2007-2008*.

attendu pour 2018 et le projet devrait se terminer en 2024²⁴⁷. Des retards semblables ont eu lieu dans le projet des navires de combat de surface canadiens. Selon le calendrier initial, les 15 navires de guerre devaient être livrés entre 2021 et 2037²⁴⁸. Aujourd'hui, la construction du premier de ces navires devrait s'entamer seulement au début des années 2020²⁴⁹, les livraisons ayant lieu entre le milieu des années 2020 et le début des années 2040²⁵⁰.

De plus, on a enregistré, au fil des ans, des dépassements de coûts dans chacun des projets navals de la MRC. Par exemple, le coût total estimé du cycle de vie pour le projet des navires de soutien interarmées sur une période de 25 ans est passé de 2,9 milliards de dollars pour trois navires en 2006²⁵¹ à 7,1 milliards de dollars pour deux navires et une option pour un troisième en 2015²⁵². De la même manière, le coût total estimé du cycle de vie du projet des navires de patrouille extracôtiers et de l'Arctique sur 25 ans est passé d'environ 7,4 milliards de dollars pour six à huit navires en 2007²⁵³ à 9,0 milliards de dollars pour six navires en 2015²⁵⁴.

Certains des projets navals de la GCC ont également connu des dépassements de coûts et des retards, comme l'a indiqué M. Fraser au Comité²⁵⁵. Entre les exercices 2014-2015 et 2015-2016, par exemple, le coût d'acquisition estimé des navires hauturiers de science halieutique est passé de 244 millions de dollars à 687 millions de dollars²⁵⁶. De manière semblable, à l'annonce du projet de brise-glace polaire en 2008, le navire

247 MDN, « [Rapport d'Étape sur les projets de transformation et les grands projets de l'État](#) », *Rapport sur les plans et les priorités 2017-2018*.

248 MDN, « [Rapport d'étape sur les projets de transformation et les grands projets de l'État](#) », *Rapport sur les plans et les priorités 2011-2012*.

249 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 2 février 2017 (Kevin McCoy).

250 MDN, « [Rapport d'Étape sur les projets de transformation et les grands projets de l'État](#) », *Rapport sur les plans et les priorités 2017-2018*.

251 Ce montant comprenait 2,1 milliards de dollars en coûts d'acquisition et 800 millions de dollars en soutien en service sur 20 ans. MDN, « [Tableau 9 : Rapport d'étape sur les grands projets de l'État pour l'année financière 2006–2007](#) », *Rapport ministériel sur le rendement 2006–2007*; MDN, « Communiqué de presse : « Le Canada d'abord » pour l'approvisionnement de la défense – navire de soutien interarmées », 26 juin 2006; MDN, « Documentation : « Le Canada d'abord » pour l'approvisionnement de la défense – navire de soutien interarmées », 26 juin 2006.

252 Ce montant comprend 2,6 milliards de dollars en coûts d'acquisition et 4,5 milliards de dollars en coûts de personnel, d'opérations, de soutien en service et d'entretien sur 25 ans. Auger, [Stratégie nationale d'approvisionnement en matière de construction navale](#), p. 10.

253 Ce montant comprenait 3,1 milliards de dollars en coûts d'acquisition et 4,3 milliards de dollars en coûts de personnel, d'opérations, de soutien en service et d'entretien sur 25 ans. MDN, « [Tableau 5 : Rapport d'étape sur les grands projets de l'État](#) », *Rapport ministériel sur le rendement 2007–2008*; MDN, « [Navires de patrouille extracôtiers/de l'Arctique](#) », 10 juillet 2007.

254 Ce montant comprend 3,5 milliards de dollars en coûts d'acquisition et 5,5 milliards de dollars en coûts de personnel, d'opérations, de soutien en service et d'entretien sur 25 ans. Auger, [Stratégie nationale d'approvisionnement en matière de construction navale](#), p. 10.

255 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 31 janvier 2017 (Alex Vicefield).

256 Auger, [Stratégie nationale d'approvisionnement en matière de construction navale](#), p. 10-13.

devait être livré en 2017 pour un coût estimé à 720 millions de dollars²⁵⁷. Cependant, la date de livraison a été repoussée jusqu'à l'exercice 2021-2022 et le coût du projet a atteint 1,3 milliard de dollars en 2015²⁵⁸.

À noter que les coûts de la plupart des projets de construction de grands navires entrepris dans le cadre de la SNCN font l'objet d'un examen par SPAC et que l'on s'attend à ce qu'ils augmentent à court terme²⁵⁹. Comme l'a expliqué Christyn Cianfarani au Comité :

Tous conviennent de dire aujourd'hui que ces estimations initiales, faites en toute bonne foi il y a quelques années, doivent être revues à la hausse. L'inflation relative aux navires de guerre à elle seule, qui varie entre 9 et 11 % aux États-Unis, a fait grimper ces chiffres considérablement. En outre, comme toute la communauté commerciale le sait, les coûts réels de programmes aussi complexes ne sont clairement établis qu'au moment de faire la conception et la construction. Et c'est à cette étape du projet que nous sommes rendus maintenant [...] À partir de maintenant, le gouvernement devrait faire preuve de souplesse afin d'ajuster l'estimation des coûts avec le temps, puisque les hypothèses évoluent en raison des variables changeantes. Ni l'industrie ni le gouvernement n'ont vraiment de contrôle sur le prix de l'acier, les taux de change, ou le coût des autres intrants, et certainement pas la vitesse de l'avancement technologique. Ces coûts auront changé depuis le lancement du projet²⁶⁰.

Il importe aussi de noter qu'il n'existe aucune convention internationale portant sur l'évaluation des coûts des bâtiments navals; il est donc difficile de bien comparer les coûts associés à la construction navale au Canada à ceux d'autres pays. « Il y a toujours eu de la confusion dans la terminologie de l'établissement des coûts des navires, une confusion qu'accentue l'incapacité ou le refus des États de fournir des données complètes sur les coûts liés à l'achat de navires de guerre », écrit le commodore (à la retraite) Eric Lerhe dans un rapport publié en 2016 sur les coûts de la construction de navires de guerre au Canada. La réalité, c'est que les pays incluent ou excluent différents éléments dans leurs modèles d'établissement des coûts. Le commodore (à la retraite) Eric Lerhe fait remarquer que, bien que « de nombreuses forces navales occidentales aient adopté, en totalité ou en partie, les conventions d'établissement des coûts de l'OTAN prévues dans la *Publication interalliée sur l'ingénierie navale (ANEP-41) – Établissement des coûts des navires* », dont l'objectif consiste à « servir de document de référence aux fins de la comparaison des coûts entre les pays », les données indiquent que les coûts associés à la construction navale continuent de varier d'une force navale à l'autre²⁶¹.

De nombreux témoins entendus au cours de l'étude étaient d'avis que la MRC et la GCC pourraient ne pas être en mesure d'acquérir tous les navires dont elles ont besoin

257 Cabinet du Premier ministre, « [Le PM annonce que le nouveau brise-glaces de classe polaire portera le nom de l'ancien Premier ministre John G. Diefenbaker](#) », 28 août 2008.

258 Auger, *Stratégie nationale d'approvisionnement en matière de construction navale*, p. 10-14.

259 SPAC, *Stratégie nationale de construction navale : rapport de situation de février 2012 à décembre 2015*, p. 6-8.

260 NDDN, *Témoignages*, 1^{re} session, 42^e législature, 29 novembre 2016 (Christyn Cianfarani).

261 Eric Lerhe, *Fleet-Replacement and the 'Build at Home' Premium: Is It Too Expensive to Build Warships in Canada?*, Institut de la CAD, juillet 2016, p. 4-5 [TRADUCTION].

dans leur future flotte si les budgets d'acquisition navale ne sont pas augmentés. « [L]e plus grand problème [...], c'est le manque de financement pour recapitaliser. », a noté le commodore (à la retraite) Eric Lerhe²⁶². David Perry était du même avis :

Le dossier de la construction navale revêt une importance capitale pour notre défense et notre industrie. Il s'agit d'un programme de travaux s'échelonnant sur plusieurs décennies, et les acquisitions à elles seules nécessiteront au moins 40 milliards de dollars, à même un budget total de plus de 100 milliards de dollars, le tout pouvant varier en fonction de l'horizon choisi [...]. On gère toutefois ce dossier comme une série de projets individuels et on lui alloue des ressources en semblant chercher à réaliser des économies de bouts de chandelle comme s'il s'agissait d'un simple dossier d'administration publique [...] La question des coûts fait partie de celles qui doivent être mieux gérées [...]. On reconnaît qu'ils sont insuffisants [...]. On manque aussi de fonds pour acquérir les capacités navales nécessaires afin de donner suite à notre politique de défense et de maintenir notre marine à son niveau actuel²⁶³.

L'une des principales préoccupations des témoins portait sur les coûts financiers des navires de combat de surface canadiens de la MRC, soit le projet le plus vaste et le plus coûteux de la SNCN. La plupart des témoins étaient d'avis que le coût d'acquisition estimé à 26,2 milliards de dollars pour les 15 navires de combat de surface canadiens, auxquels s'ajoutent 64 milliards de dollars en coûts estimés de personnel, d'opérations, de soutien en service et d'entretien sur 25 ans²⁶⁴ n'était pas exact et devrait être bien plus élevé. « [À] ce que je sache, aucun des intervenants dans le dossier ne croit que nous allons obtenir 15 [navires de combat de surface canadiens] [...] avec un budget de 26,2 milliards de dollars, peu importe comment nous nous y prenons », a dit David Perry au Comité. « Il faudra donc modifier ce chiffre, changer l'affectation ou construire autre chose [...] Nous n'aurons pas 15 navires de combat de surface, à moins que le budget du projet ne soit modifié. » Selon lui, c'est le signe qu'il faut « harmoniser l'ensemble des finances » consacrées à la SNCN²⁶⁵.

D'autres témoins ont exprimé les mêmes préoccupations que M. Perry. Même s'il estime que la SNCN devrait « respecter ses limites financières », le commodore (à la retraite) Eric Lerhe a prié le gouvernement fédéral de s'assurer « d'acquérir [pour la MRC] une quinzaine de navires²⁶⁶ ». Selon James Boutillier, le nombre de 15 navires de combat de surface canadiens devrait être considéré comme le minimum le plus strict. Il a fait valoir que ce nombre est inférieur à la quantité de grands navires de combat de surface que possédait la MRC à l'aube du XXI^e siècle, soit 16 navires (4 destroyers de la classe *Iroquois* et 12 frégates de la classe *Halifax*). « Ce qui m'inquiète [...], c'est que nous allons être à court d'argent bien avant d'arriver à 15 », a indiqué James Boutillier au Comité, ajoutant que, pour le Canada, il « faudrait plutôt 18 ou 19 navires de combat de surface²⁶⁷ ». De l'avis de la majorité des témoins, on ne devrait consentir aucun

262 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 20 octobre 2016 (commodore (à la retraite) Eric Lerhe)

263 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 7 février 2017 (David Perry).

264 Auger, [Stratégie nationale d'approvisionnement en matière de construction navale](#), p. 10.

265 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 7 février 2017 (David Perry).

266 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 20 octobre 2016 (commodore (à la retraite) Eric Lerhe).

267 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 7 février 2017 (James Boutillier).

compromis en ce qui concerne la flotte des navires de combat de surface canadiens. Ils estiment que la MRC doit se doter d'au moins 15 navires pour remplacer ses destroyers et frégates, et que le gouvernement devrait se préparer à payer la facture.

Lisa Campbell, de SPAC, a assuré au Comité que le nombre navires qui seront construits dans le cadre de la SNCN « n'a pas changé du tout », et que cela s'applique également aux navires de combat de surface canadiens. Elle a souligné que « ces capacités sont encore requises » par la MRC et la GCC²⁶⁸.

Toutefois, quel que soit le résultat, les témoins estimaient qu'il faudrait mieux communiquer à la population canadienne les progrès réalisés dans le cadre de la SNCN ainsi que le fonctionnement réel de l'établissement des coûts de la construction navale. Plus particulièrement, James Boutilier a noté que le gouvernement fédéral a « échou[é] épouvantablement » lorsqu'il est question d'« expliquer au public la reddition de comptes à l'échelle du cycle de vie ». Il faudrait mieux expliquer pourquoi le gouvernement fédéral, au moment de l'établissement du coût global des projets d'acquisition en défense, tient compte non seulement du coût d'acquisition d'un navire de guerre, d'un aéronef, d'un char d'assaut ou de tout autre matériel militaire, mais également des coûts du cycle de vie entier de ces produits sur une période de 25 à 30 ans, une pratique qui, de toute évidence, donne l'impression que la facture est très salée, plus particulièrement dans le cas des navires. « Je dis toujours que c'est comme d'acheter une Honda Civic et de se la faire facturer un tiers de million de dollars parce qu'on calcule la valeur du temps passé au volant d'ici 40 ans », a expliqué M. Boutilier. Il estime « qu'il [...] revient » au gouvernement fédéral « d'expliquer beaucoup plus clairement pourquoi les frégates coûtent des milliards de dollars » et pourquoi il calcule les coûts de « système[s] d'armement très complexe[s] [...] sur] de très longues années²⁶⁹ ».

3. Atténuer les lacunes en matière de capacités

La mise hors service des deux ravitailleurs de la classe *Protecteur* de la MRC, en 2015 et en 2016, avant la livraison de leur remplacement (c.-à-d. les navires de soutien interarmées) a entraîné une lacune considérable en ce qui concerne la capacité de ravitaillement en mer au sein de la Marine. Il est clair que la MRC ne se trouverait pas dans cette situation si le projet de navires de soutien interarmées, qui devait à l'origine être lancé il y a plus de 10 ans, n'avait pas été retardé à maintes reprises au fil des années, ou si le NCSM *Protecteur* n'avait pas été lourdement endommagé en 2014, et jugé irréparable, par un incendie s'étant déclaré dans la salle des machines. Le problème a forcé le gouvernement fédéral à trouver des solutions provisoires afin d'atténuer le manque de capacité de ravitaillement en mer de la Marine d'ici la livraison en 2021 des navires de soutien interarmées, dont la construction devrait commencer seulement l'an prochain, en 2018.

En conséquence, en novembre 2015, le gouvernement fédéral a annoncé la signature d'un contrat d'une valeur de 587 millions de dollars avec la Federal

268 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 17 novembre 2016 (Lisa Campbell).

269 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 7 février 2017 (James Boutilier).

Fleet Services (FFS) pour fournir à la MRC une capacité provisoire de pétrolier ravitailleur d'escadre (PRE) au cours des prochaines années, et ce, jusqu'à la livraison des navires de soutien interarmées. Le projet de transition provisoire comprend la conversion d'un navire porte-conteneur commercial (NM *Astérix*) en un pétrolier ravitailleur d'escadre (PRE) intérimaire, au chantier naval Davie à Québec, au Québec, qui sera ensuite loué à la MRC. Le PRE intérimaire de la classe *Resolve* ainsi créé appartiendra à la FFS et fournira des services en mer à la MRC. La « période initiale de prestation du service sera de cinq ans, avec des options permettant de prolonger la durée de jusqu'à cinq périodes additionnelles d'une année²⁷⁰ ». En somme, le navire sera mis à la disposition de la MRC pour une période de 10 ans au moyen d'un partenariat public-privé. Selon la FFS, le gouvernement fédéral a la possibilité d'acquérir le navire au terme des 10 années²⁷¹.

Les travaux de conversion en un PRE intérimaire de la classe *Resolve* ont commencé au chantier naval Davie en mai 2016²⁷². Selon Alex Vicefield, président du Chantier Davie Canada Inc., le processus n'est pas excessivement complexe. Le projet se résume à « remplacer les cales de conteneurs par des réservoirs de carburant et des cabines », a-t-il expliqué, ajoutant que « [c]ertaines pièces exigent beaucoup de travail », mais que ce travail n'a rien de critique. Les moteurs originaux demeureront en place²⁷³. M. Vicefield a dit au Comité que, en janvier 2017, le projet « est en avance de 15 % sur le calendrier d'exécution » et que le travail de conversion « est terminé à environ 68 % ». Il a affirmé que le chantier Davie serait en mesure de livrer le navire en septembre 2017²⁷⁴. Selon Spencer Fraser, chef de la direction de la FFS, environ 550 personnes travaillent directement sur ce projet au chantier Davie. Ce nombre varie d'un mois à l'autre, selon les travaux qui sont exécutés. La FFS en est toutefois à l'embauche des 100 personnes qui formeront l'équipage sur le navire²⁷⁵.

La conversion de navires commerciaux aux fins d'opérations navales n'est pas chose inédite. Le Royaume-Uni et les États-Unis ont tous deux eu recours à cette solution dans le passé. « C'est novateur pour le Canada, et la conversion d'un navire en pétrolier ravitailleur d'escadre représente une innovation », a noté M. Vicefield, « mais le fait de convertir un navire commercial en bâtiment naval n'a rien de nouveau²⁷⁶ ». M. Fraser a qualifié le projet de PRE provisoire « le programme naval le plus novateur au plan commercial que le Canada ait jamais exécuté ». Il a expliqué ainsi :

270 Gouvernement du Canada, [La capacité de fournir un pétrolier ravitailleur d'escadre intérimaire à la Marine](#), 30 novembre 2015. Voir également SPAC, [Stratégie nationale de construction navale : rapport de situation de février 2012 à décembre 2015](#).

271 Federal Fleet Services (FFS), [Resolve Class AOR](#), 2016 [EN ANGLAIS SEULEMENT].

272 Davie, « [Davie souligne en grand la découpe d'acier pour le premier pétrolier ravitailleur d'escadre de la classe Resolve](#) », 24 mai 2016; FFS, « [First Cutting of Steel for the Resolve-Class AOR](#) », 24 mai 2016 [EN ANGLAIS SEULEMENT].

273 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 31 janvier 2017 (Alex Vicefield).

274 *Ibid.*

275 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 31 janvier 2017 (Spencer Fraser).

276 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 31 janvier 2017 (Alex Vicefield).

Il s'agit d'une solution rapide, rentable et financée au privé. Nous ne recevons tout simplement pas un cent avant d'avoir livré la marchandise, et le prix est fixe. C'est une façon entièrement nouvelle d'acquérir des navires par laquelle un soumissionnaire prend le risque entier d'offrir à la Marine un système modulable et qui peut être adopté pour toutes les flottes auxiliaires et non destinées au combat du Canada²⁷⁷.

« Ce n'est pas un [...] programme typique de construction navale, a ajouté M. Vicefield. Ce qui est intéressant ici, [...] c'est que nous assumons tout le risque du programme. Le gouvernement ne nous versera pas un sou tant que nous ne lui aurons pas livré le navire. Nous avons obtenu un financement auprès de sources privées pour la livraison du navire, que nous louerons ensuite au gouvernement²⁷⁸. » Cela étant dit, des sanctions sont prévues si le chantier Davie et la FFS ne livrent pas le navire à temps. Si une telle situation se produisait, a expliqué M. Vicefield, le « contrat stipule que la période de location serait réduite du nombre équivalent de jours en retard ». Il s'est dit toutefois sûr qu'il n'y aurait aucun retard, répétant que le projet avait une avance de 15 % sur le calendrier établi²⁷⁹.

La FFS prévoit commencer à offrir ses services à la MRC en septembre 2017²⁸⁰. Le vice-amiral Ron Lloyd a indiqué au Comité que la MRC envisage d'intégrer le navire à sa flotte. La Marine compte déployer le PRE intérimaire de la classe *Resolve* dans les opérations navales à la fin de 2017²⁸¹. Il y a lieu de noter que l'on prévoit affecter certains membres du personnel de la MRC à l'équipage du navire. Le Comité a appris que l'équipe de la FFS « assurera l'équipage, la timonerie, l'entretien des moteurs, etc. », mais que « [l]a Marine, quant à elle, s'occupera de toutes les manœuvres d'apportage », comme le ravitaillement en mer²⁸².

Selon M. Spencer, le projet de PRE intérimaire de la classe *Resolve* du Canada est une réussite et attire déjà l'attention de forces navales étrangères. Il a affirmé que trois nations alliées non identifiées « ont présentement les yeux » sur le projet et ont exprimé leur intérêt pour l'acquisition de cette capacité²⁸³.

De nombreux témoins ont déclaré approuver la décision prise par le gouvernement fédéral de faire appel aux services du chantier Davie et de la FFS pour fournir à la MRC une capacité intérimaire en matière de PRE. D'après Michael Byers, la décision « était la bonne » pour combler la lacune de la Marine en matière de capacité de ravitaillement en mer²⁸⁴.

277 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 31 janvier 2017 (Spencer Fraser).

278 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 31 janvier 2017 (Alex Vicefield).

279 *Ibid.*

280 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 31 janvier 2017 (Spencer Fraser).

281 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 27 octobre 2016 (vice-amiral Ron Lloyd).

282 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 31 janvier 2017 (Alex Vicefield).

283 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 31 janvier 2017 (Spencer Fraser).

284 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 20 octobre 2016 (commodore (à la retraite) Eric Lerhe); NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 7 février 2017 (Michael Byers).

4. Accorder la priorité aux navires de combat de surface canadiens

Certains témoins ont indiqué que, nonobstant ces efforts, ils aimeraient observer des progrès plus rapides dans le projet des navires de combat de surface canadiens en particulier, projet le plus coûteux et le plus complexe de la SNCN. Il faut noter que la construction de navires de combat comme ceux visés par ce projet est considérablement plus complexe que celle de navires non destinés au combat²⁸⁵. Les efforts et les coûts investis dans les navires de combat se répartissent habituellement ainsi : 60 % pour les armes et les systèmes et 40 % pour la construction de la coque et l'armement²⁸⁶. Par comparaison, ces proportions pour les navires non destinés au combat se trouvent habituellement à 20 % pour les systèmes et à 80 % pour la construction de la coque²⁸⁷.

Si la plupart des témoins étaient d'avis que le projet des navires de combat de surface canadiens doit être accéléré, d'autres se sont plutôt attardés sur le type de capacités que devraient avoir ces navires. Selon le vice-amiral (à la retraite) Drew Robertson, ces navires de combat devront être à la fine pointe de la technologie navale. Il est important qu'ils « soient prêts à relever les défis, non seulement d'aujourd'hui, mais de l'avenir », a-t-il expliqué. Il a souligné le fait que les navires de combat de surface canadiens seront construits dans 7 [à] 10 ans » et qu'ils « ne seront pas modernisés avant leur mi-carrière ». Ce qu'il faut, « ce n'est pas simplement [...] remplacer les capacités des navires sortants par les mêmes capacités, il faut aussi tenir compte des défis que nous réserve l'avenir ». Il « faut extrapoler quelles seront les menaces dans plus de 10 ans à partir du contexte actuel²⁸⁸ ». De l'avis de Michael Byers, le Canada devrait faire l'acquisition de la meilleure technologie possible pour les navires de combat de surface canadiens : « nous avons besoin de nouveaux navires de combat de surface. Assurons-nous qu'ils sont bien conçus, bien équipés et à la fine pointe de la technologie afin qu'ils puissent encore participer à des missions de combat dans 20 ou 30 ans. Il ne faut pas faire de compromis en ce qui a trait à ces navires²⁸⁹. » À titre d'exemple, les navires de combat de surface canadiens devront être munis de systèmes logiciels et matériels de pointe capables de résister aux nouvelles cybermenaces. Comme l'a signalé Stephen Burt, on sait que la Chine, la Russie et d'autres États potentiellement hostiles ont des capacités cybernétiques pouvant toucher des navires de guerre en mer, et ces capacités gagneront probablement en perfectionnement dans l'avenir. À son avis, il est impératif que les systèmes à bord des navires de combat de surface canadiens soient aussi résilients que possible et que les navires soient capables de se défendre contre les cyberattaques²⁹⁰.

285 John Brikler, Denis Rushworth, James Chiesa, Hans Pung, Mark Arena, et John Shank, [Differences between Military and Commercial Shipbuilding](#), RAND Corporation, 2005, p. 20–90 [EN ANGLAIS SEULEMENT].

286 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 31 janvier 2017 (Spencer Fraser).

287 Secrétaire d'État à la Défense du Royaume-Uni [Defence Industrial Strategy](#), décembre 2005, p. 73 [EN ANGLAIS SEULEMENT].

288 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 18 octobre 2016 (vice-amiral (à la retraite) Drew Robertson).

289 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 7 février 2017 (Michael Byers).

290 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 3 novembre 2016 (Stephen Burt).

Comme l'a expliqué le capitaine de frégate (à la retraite) Ken Hansen, comme la production d'un navire de guerre à la fine pointe de la technologie sera coûteuse, des décisions difficiles devront être prises au cours des prochaines années quant aux nouvelles technologies et quant à savoir si ces dernières doivent être ajoutées, ou non, au plan de conception. « Les coûts à cet égard seront incroyablement élevés », a-t-il indiqué au Comité. « Nous parlons aujourd'hui de choses comme des armes laser à particules chargées, des essaims de drones robotiques et des systèmes de défense contre les missiles balistiques. Le coût de ces technologies est si prohibitif qu'elles ne peuvent pas être une norme commune de capacité²⁹¹.

Toutefois, le capitaine de frégate (à la retraite) Hansen estime qu'il y aurait lieu d'intégrer les capacités clés suivantes aux navires de combat de surface canadiens :

J'aimerais avoir un navire d'assez bonne taille avec un concept de faible densité. Plus ce que vous installez dans la coque est complexe, plus c'est complexe, ce qui rend plus dispendieuses la maintenance, les réparations et la modernisation. Je veux un navire d'assez bonne taille qui a encore de l'espace pour des ajouts futurs et qui tirent profit du concept de la technologie modulaire. Nous pourrions ainsi l'améliorer sans devoir le mettre hors service. [...] Je cherche une solution qui sort des sentiers battus en ce qui concerne les futurs navires de combat²⁹².

En outre, certains témoins ont encouragé la MRC à incorporer la modularité aux navires de combat de surface canadiens. Le capitaine de frégate (à la retraite) Hansen a défini la modularité comme étant la capacité de reconfigurer un navire de guerre pour différents types de missions en « intégr[ant] des capacités [c.-à-d. des modules] en fonction d'un cadre commun [c.-à-d. des coques de navire normalisées] ». Chaque module est adapté à des missions précises (par exemple, guerre des mines ou guerre anti-sous-marine) et muni de matériel et de systèmes d'armement variés. Selon lui, la modularité permet de réduire les coûts et représente l'avenir de la conception et de la construction de navires de guerre. « Ce sont les modules qui coûtent cher et qui ont de la valeur », a-t-il souligné. « Ce n'est pas la coque du navire, à elle seule. » Il a cité l'industrie danoise de la construction navale comme exemple de modularité navale, expliquant que : [l]es Danois sont très astucieux dans le domaine de la modularité, car ils utilisent les meilleures pratiques et normes commerciales en matière d'ingénierie. Ils sont en mesure de réduire considérablement les coûts [...] et [d'assurer] la flexibilité²⁹³ ». Robert Huebert était du même avis, faisant observer que d'autres pays scandinaves ont intégré la modularité dans leurs navires de la Marine et de la Garde côtière. À titre d'exemple, il a expliqué que les Norvégiens « peuvent configurer leurs navires de garde côtière de manière à ce qu'ils soient équivalents à un navire de combat en adoptant une approche modulaire pour les systèmes de missiles, de torpilleurs, etc.²⁹⁴ ».

291 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 20 octobre 2016 (capitaine de frégate (à la retraite) Ken Hansen).

292 *Ibid.*

293 *Ibid.*

294 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 1^{er} novembre 2016 (Robert Huebert).

Afin d'accélérer la livraison des navires, Michael Byers et d'autres témoins ont encouragé le gouvernement fédéral à simplifier le processus d'acquisition et à réduire les coûts en ayant recours à des modèles de série. Plus particulièrement, M. Byers a applaudi la décision du gouvernement fédéral d'acheter des « modèles de série » étrangers pour les navires de combat de surface canadiens et l'a encouragé à conserver ce plan. « Ne laissons pas le lobby industriel du Canada nous faire changer d'idée », a-t-il dit au Comité. « C'est ce plan qui nous permettra d'obtenir des navires rapidement. C'est comme cela qu'on déblocquera l'argent²⁹⁵. » À son avis, le Canada devrait éviter de faire une « version canadienne » du plan de conception.

À son avis, le fait de créer une « version canadienne » d'un modèle de série ne ferait que rendre le processus plus complexe et le « processus d'approvisionnement pourrait être prolongé de quelques années », ce qui obligerait de devoir faire des compromis en matière de capacités à intégrer aux navires. « Vous risquez la catastrophe²⁹⁶. »

Pour sa part, David Perry a plutôt appelé à la prudence, soulignant qu'il n'existe pas de modèle de série dans le secteur des navires de guerre :

L'idée d'un choix entre un modèle de série et un modèle à développer est une fausse dichotomie, à mon avis. Cela n'existe pas, dans les faits. À ce que je sache, à part les bottes et les chaussettes, le seul équipement de série que nous ayons acheté pour un gros projet, ce sont les C-17. Tout le reste a été développé ou modifié. Il faut donc faire les choses intelligemment et être conscients des compromis à faire : nous n'irons pas aussi vite et les risques seront plus importants, mais nous répondrons peut-être mieux aux besoins de la Marine et le Canada participera peut-être davantage à la défense industrielle. Le gouvernement doit prendre une décision²⁹⁷.

Toutefois, tous les témoins ne se sont pas félicités de la décision du gouvernement fédéral d'opter pour un modèle de série. Certains, comme le capitaine de frégate (à la retraite) Ken Hansen, auraient préféré que le Canada crée sa propre conception. À son avis, l'adoption d'un modèle standard « limite la canadianisation possible du concept » et seront « extrêmement dispendieux à moderniser et à canadianiser²⁹⁸ ».

5. Améliorer la Stratégie nationale de construction navale

Le gouvernement fédéral continue d'appuyer la SNCN et tente de l'améliorer. Lisa Campbell, de SPAC, a parlé de cinq secteurs-clés que le gouvernement fédéral doit améliorer, qu'elle a résumés ainsi : « renfor[cer] la gouvernance, [...] solidifi[er] notre capacité interne, [...] perfectionn[er] les estimations de coûts, [...] assur[er] un suivi des progrès réalisés et [...] optimis[er] les ressources, ainsi [que] favoris[er] une plus grande transparence et une meilleure reddition de comptes. » SPAC, a-t-elle indiqué, est en train

295 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 7 février 2017 (Michael Byers).

296 *Ibid.*

297 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 7 février 2017 (David Perry).

298 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 20 octobre 2016 (capitaine de frégate (à la retraite) Ken Hansen).

d'apporter ces améliorations²⁹⁹. « Tous ces aspects de la stratégie nécessitent des améliorations », a noté David Perry³⁰⁰. Cependant, certains témoins ont exhorté le gouvernement fédéral à envisager d'autres améliorations.

L'un des secteurs à améliorer, a appris le Comité, concerne la prévisibilité et la stabilité du financement accordé aux projets de la SNCN³⁰¹. Selon Jonathan Whitworth, les budgets actuels des projets sont vieux et dépassés puisqu'ils ont été « élaborés et enregistrés [...] à une autre époque, longtemps avant que l'on s'entende sur la nature des navires dont on avait besoin, et plus longtemps encore avant que le travail d'ingénierie nécessaire ne soit réalisé pour bien évaluer la main-d'œuvre, les heures de travail et le matériel requis afin de construire les navires en question³⁰² ». On peut facilement prévoir les conséquences : pratiquement tous les projets de la SNCN ont connu des majorations de coûts, comme il a été indiqué précédemment. À son avis, il est nécessaire de renforcer la prévisibilité et la stabilité du financement. Il estime que le Canada devrait revoir la manière dont il établit les coûts des projets navals. Il a expliqué ainsi :

Nous considérons qu'en évaluant le rendement en fonction du contrat de construction plutôt qu'à la lumière d'une estimation indicative des coûts effectuée pour obtenir l'approbation initiale du Conseil du Trésor bien des années — parfois de cinq à huit ans — avant que le projet ne voie le jour et encore plus longtemps avant que l'on n'en sache suffisamment sur les besoins à combler, on n'a pas une idée juste de la compétence en gestion budgétaire du gouvernement ou de l'entrepreneur. Nous pouvons influencer sur les perceptions de la population et des critiques en modifiant les processus et l'échéancier d'approbation du gouvernement fédéral³⁰³.

Une autre amélioration possible consisterait à transformer la SNCN en programme de construction navale permanent qui assurerait du travail pour l'industrie maritime et de la construction navale du Canada bien au-delà de l'horizon 2040. « On cherche à éviter les cycles d'expansion et de ralentissement dans le but de [...] faire passer [les chantiers] à un autre [projet de] navire » dès qu'un projet est terminé, a expliqué M^{me} Cianfarani³⁰⁴. En d'autres mots, le Canada devrait constamment planifier des projets navals futurs. Des témoins ont souligné le fait que tous les navires de la SNCN devront un jour être remplacés et, donc, plus le gouvernement fédéral et l'industrie entament tôt la réflexion sur ces projets futurs, mieux ils seront préparés au moment de construire les navires de remplacement. Cette approche permettrait en outre de tenir l'industrie de la construction navale occupée par des projets continus lancés par le gouvernement fédéral. Robert Huebert a décrit comme suit les avantages d'une stratégie permanente et continue de construction navale :

La seule façon dont les Américains, les Japonais et les Français ont pu y parvenir, c'est en adoptant une stratégie de construction navale qui dit : « Nous aurons toujours un

299 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 17 novembre 2016 (Lisa Campbell).

300 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 7 février 2017 (David Perry).

301 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 29 novembre 2016 (Christyn Cianfarani).

302 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 2 février 2017 (Jonathan Whitworth).

303 *Ibid.*

304 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 29 novembre 2016 (Christyn Cianfarani).

bateau en construction. Nous allons constamment améliorer la technologie, en gardant à l'esprit que nous voulons être en mesure de moderniser nos équipements de manière rétroactive [...] » C'est un processus continu qui ne connaît jamais de fin. De notre perspective actuelle, sur les plans économique et industriel [...] la stratégie de construction navale [...] doit être considérée comme un processus continu³⁰⁵.

Selon plusieurs témoins, le principal problème de la SNCN réside dans son manque de capacité de construction navale. À l'heure actuelle, seulement deux chantiers navals ont été sélectionnés pour mener à bien le programme de construction de grands navires de la SNCN. Toutefois, certains témoins étaient d'avis que la participation d'un troisième chantier au programme serait avantageuse du point de vue de la production. Selon John Schmidt de la FFS, la capacité disponible de l'industrie de la construction navale au Canada pourrait être consacrée aux futures travaux de la SNCN ou à d'autres projets de construction navale. Plus particulièrement, il a souligné que le chantier Davie, l'un des plus grands au Canada, n'est toujours « pas utilisé³⁰⁶ ». S'il a admis que Davie était en faillite à l'époque du lancement de la SNCN, en 2010, il a indiqué au Comité que le chantier québécois avait été acheté en 2012, qu'il s'est depuis sorti de ses difficultés financières et qu'il est maintenant en mesure de construire sept navires en tout temps. Le chantier emploie quelque 1 200 personnes et a entre les mains le curriculum vitae de 2 700 candidats, dont beaucoup sont des travailleurs qualifiés cumulant de 10 à 30 années d'expérience dans le domaine³⁰⁷. Les représentants d'Irving Shipbuilding et de Seaspan ont affirmé qu'il n'y a pas suffisamment de travail de construction navale pour la Marine et la Garde côtière afin d'alimenter plus de deux chantiers dans le cadre de la SNCN³⁰⁸. Les représentants de Davie étaient d'avis qu'il y a « suffisamment de travail pour tout le monde³⁰⁹ ».

D'autres projets de construction de grands navires pour le compte de la MRC et de la GCC devraient être annoncés au cours des prochaines années, et Davie aimerait avoir la possibilité de présenter une soumission pour qu'on lui confie ces travaux. La GCC, par exemple, devra remplacer sa flotte de brise-glaces au cours des prochaines années et les représentants de Davie se sont dits intéressés à produire ces navires. « Je suis persuadé qu'il est justifié d'avoir trois chantiers navals », a affirmé David Perry au Comité, ajoutant que la SNCN « portait seulement sur certains types de flottes » lors de sa mise en œuvre il y a sept ans. « Elle ne couvrait pas tout », a-t-il dit. « Dans le cadre de l'évaluation portant sur les lots de travail des deux chantiers [Irving and Seaspan], je ne crois pas [que le gouvernement fédéral] ait entièrement tenu compte de l'éventuel remplacement de la flotte³¹⁰. »

305 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 1^{er} novembre 2016 (Robert Huebert).

306 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 31 janvier 2017 (John Schmidt).

307 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 31 janvier 2017 (Alex Vicefield).

308 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 2 février 2017 (Kevin McCoy et Jonathan Whitworth).

309 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 31 janvier 2017 (Alex Vicefield).

310 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 7 février 2017 (David Perry).

En outre, de nombreux témoins ont indiqué qu'il est nécessaire d'améliorer la prise de décision et la reddition de comptes³¹¹. À leurs yeux, le problème concerne non seulement la SNCN, mais également, de façon générale, l'approvisionnement en défense du Canada. Selon plusieurs témoins, l'approche multiministérielle du Canada en matière d'approvisionnement en défense et, par extension, d'approvisionnement naval, comporte des problèmes en matière de prise de décision et de reddition de comptes. Il y a un nombre trop élevé de décideurs, ont-ils laissé entendre, une situation qui ralentit les processus. Kevin McCoy, président d'Irving Shipbuilding, a expliqué ainsi :

Je dirais qu'une des faiblesses ici, c'est que les pouvoirs et les responsabilités sont répartis entre un très grand nombre de ministères. Je suis habitué à ce qu'il y ait un seul agent responsable, surtout pour un programme aussi énorme que celui des navires de combat de surface canadiens [...] Il faut une personne qui peut faire avancer les choses, au lieu de tout débattre pendant très longtemps³¹².

À son avis, il faut un « responsable unique » pour coordonner la SNCN, ajoutant que, à l'heure actuelle,

Le processus est réparti entre de nombreux groupes; nous devons tout négocier, des exigences techniques aux exigences contractuelles, avec Industrie Canada, le ministère de la Défense nationale, la Marine, SPAC et le ministère de la Justice. Il faut beaucoup de temps pour atteindre un consensus³¹³.

Comme il l'a expliqué, dans un projet de construction navale, l'inflation « nuit énormément » au coût de navires. « Il faut donc prendre les décisions rapidement³¹⁴ ». Il estime que, pour régler le problème, le Canada devrait « s'inspirer des modèles en vigueur au Royaume-Uni et aux États-Unis, où il y a un responsable de la réalisation du programme, qui doit respecter toutes les contraintes³¹⁵ ». Jonathan Whitworth était du même avis. « Il est très important qu'il y ait un point de responsabilité unique », a-t-il affirmé, ajoutant que les chantiers « ne [peuvent] malheureusement pas construire de navires s'il y a des centaines de personnes qui doivent prendre une décision³¹⁶ ». Scott Jamieson a fait écho à ce point de vue : « Le point de responsabilité unique doit assumer la responsabilité de la stratégie globale pour que le programme intégré porte fruit³¹⁷. »

De nombreux témoins ont affirmé que centraliser l'approvisionnement en matière de défense, au Canada, sous un point de responsabilité unique (un seul organisme public dirigé par un seul ministre responsable devant le Parlement), serait utile à bien des égards. Plus particulièrement, une telle centralisation accélérerait le processus de prise de

311 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 7 février 2017 (James Boutillier).

312 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 2 février 2017 (Kevin McCoy).

313 *Ibid.*

314 *Ibid.*

315 *Ibid.*

316 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 2 février 2017 (Jonathan Whitworth).

317 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 2 février 2017 (Scott Jamieson).

décision et assurerait une meilleure reddition de comptes en ce qui touche chaque projet d'approvisionnement, plus particulièrement ceux qui seront enclenchés au cours des prochaines années dans le cadre de la SNCN³¹⁸. Il y a lieu de noter que, dans plusieurs pays partout dans le monde, l'approvisionnement en matière de défense est centralisé et géré par un seul organisme gouvernemental qui relèvent d'une seule autorité ministérielle. C'est notamment le cas en Australie, en France et au Royaume-Uni³¹⁹. En Australie, par exemple, l'approvisionnement en matière de défense est centralisé sous un seul organisme, soit le Capability Acquisition and Sustainment Group (CASG), un organisme créé en 2015 et qui fait partie du ministère de la Défense du pays. Le CASG relève directement du ministre de la Défense de l'Australie, a expliqué Peter Jennings, directeur exécutif de l'Australian Strategic Policy Institute (ASPI). Toutefois, M. Jennings a fait observer que, à l'échelle politique, le ministre de la Défense partage la responsabilité d'approvisionnement en matière de défense et des politiques industrielles en matière de défense avec le ministre de l'Industrie de la défense. Il a poursuivi en indiquant que les deux ministres « sont membres du Cabinet » et que par un « processus d'osmose, ils se mettent d'accord sur les priorités relatives à la construction industrielle³²⁰ ». Bon nombre de témoins étaient d'avis que le Canada devrait abandonner son approche multiministérielle de l'approvisionnement en matière de défense pour plutôt adopter une approche centralisée. Il faut souligner que la centralisation de l'approvisionnement en matière de défense n'est pas une réalité inédite au Canada. En réalité, ces activités d'approvisionnement en matière de défense étaient centralisées sous un seul ministère fédéral durant la plus grande partie des années 1940 à 1960, d'abord par le biais du ministère des Munitions et des Approvisionnements, puis du ministère de la Production de la défense. Le Canada pourrait envisager ces anciens modèles et déterminer si la décision prise dans les années 1960 d'appliquer un modèle multiministériel est encore pertinente dans le contexte du XXI^e siècle³²¹. Selon James Boutillier, il faut « avoir quelqu'un aux commandes » de l'approvisionnement en matière de défense. « Lorsque la marchandise n'est pas livrée, quelqu'un doit en payer le prix. Pourtant, à l'heure actuelle, quand les choses se détériorent, tout le monde cherche la personne responsable. Personne n'est responsable [...] À mon avis, la hiérarchie doit être beaucoup plus claire pour obtenir des résultats³²². » Il a fait valoir ainsi :

Nous devons vraiment nous attaquer à la question de l'acquisition en matière de défense [...] Nous avons fait un nœud gordien, dans lequel tout le monde est inclus, mais personne n'est responsable. À mon avis, cette façon de faire est totalement dépassée.

318 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 2 février 2017 (Jonathan Whitworth et Kevin McCoy).

319 Martin Auger, [Les organismes d'approvisionnement en matière de défense : comparaison entre pays](#), Étude générale, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement, Ottawa, 2014-82-F, 14 octobre 2014.

320 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 14 février 2017 (Peter Jennings).

321 Martin Auger, [L'évolution de l'approvisionnement en matière de défense au Canada](#), étude générale, 2016-09-F, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement, Ottawa, 4 février 2016.

322 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 7 février 2017 (James Boutillier).

Notre système à plusieurs niveaux est sclérosé et ne permet tout simplement pas d'atteindre des résultats³²³.

Michael Byers partageait cette opinion et a proposé que l'approvisionnement en matière de défense soit centralisé sous le MDN et relève uniquement du ministre de la Défense nationale. Il a expliqué ainsi :

Je déchargerais [Services publics et Approvisionnement Canada, ou SPAC] de l'approvisionnement militaire pour plutôt en donner l'entière responsabilité au ministre de la Défense [...] et insister ensuite pour que le ministre soit chargé de remettre en question chaque énoncé des besoins opérationnels [... S] i vous adoptez [...] ma proposition et que vous confiez la tâche au ministère de la Défense nationale, les personnes responsables de l'approvisionnement seront justement les amis et les collègues de ceux qui utiliseront le matériel et qui en ont désespérément besoin [...] Il faut encore surveiller la procédure, surtout lors de la formulation de l'énoncé des besoins opérationnels, car c'est là que les erreurs se produisent d'emblée presque à chaque fois. Vous pouvez vous attaquer au problème en assurant une surveillance dès le début, puis laisser les hommes et les femmes qui utiliseront l'équipement participer à la mise en œuvre, plutôt que de confier la tâche à un employé de [SPAC] qui ne montera jamais à bord d'un navire ou d'un aéronef militaire³²⁴.

Selon David Perry, il faut considérer l'approvisionnement en matière de défense différemment du reste de l'approvisionnement gouvernemental à l'échelle fédérale. Il a expliqué ainsi :

Je pense qu'il est d'abord nécessaire de considérer l'approvisionnement militaire [...], comme une chose importante et unique. Nous avons tendance à l'envisager de différentes façons. Nous engageons des responsables de l'approvisionnement pour gérer des projets de plusieurs milliards de dollars de la même manière que nous engageons un administrateur pour gérer une chose relativement simple dans un ministère. Nous devons reconnaître que ce n'est pas le même genre d'activité. Des compétences spécialisées sont nécessaires. On ne peut pas se contenter d'improviser [...] Nous devrions faire comme dans le secteur privé, c'est-à-dire engager et payer des gens qui ont les bonnes compétences et savent ce qu'ils font³²⁵.

À son avis, la SNCN est « une bonne idée, en principe, mais rien ne changera si vous ne tenez personne responsable³²⁶ ».

INVESTIR DANS L'AVENIR DE LA MARINE CANADIENNE

Bien qu'il soit important d'améliorer la SNCN pour que les futures flottes de la MRC et de la GCC soient livrées selon les délais et les budgets établis, des témoins ont mis en évidence d'autres moyens d'améliorer l'état de disponibilité opérationnelle navale du Canada et les capacités des forces navales du pays au cours des prochaines années. Ils ont insisté sur l'augmentation du budget de défense et l'accroissement des dépenses de la Marine, sur l'investissement dans des sous-marins, sur la mise au point de nouvelles

323 *Ibid.*

324 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 7 février 2017 (Michael Byers).

325 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 7 février 2017 (David Perry).

326 *Ibid.*

capacités navales, sur l'amélioration de la connaissance des domaines arctique et maritime ainsi que sur le contrôle des capacités, et sur la promotion d'une solide industrie canadienne de la construction navale.

1. Augmenter le budget de défense et accroître les dépenses de la Marine

Au cours de la présente étude, plusieurs témoins ont évoqué la nécessité d'augmenter le budget de défense du Canada et, de façon plus précise, accroître les investissements dans la Marine. Au Sommet de l'OTAN au Pays de Galles (2014), le Canada et ses alliés de l'OTAN se sont engagés à consacrer progressivement 2,0 % de leur produit intérieur brut (PIB) à la défense³²⁷. Actuellement, les dépenses en défense du Canada n'atteignent que la moitié environ de la cible de l'OTAN³²⁸. À titre d'exemple, pour l'exercice 2015-2016, les dépenses en défense du Canada se sont élevées à plus de 18,6 milliards de dollars³²⁹.

Plusieurs témoins étaient d'avis que le Canada devrait consacrer plus d'argent à la défense et s'efforcer d'atteindre la cible de 2,0 % du PIB établie par l'OTAN³³⁰. L'Association navale du Canada a été on ne peut plus claire à ce sujet. En effet, selon le commodore (à la retraite) Daniel Sing, « s'approcher de la cible ambitieuse de 2 % de l'OTAN serait une bonne chose pour le pays ». Il ne voit pas « pourquoi on ne pourrait pas mieux répondre aux exigences de la Marine et des autres composantes des Forces armées canadiennes » si le Canada décidait d'aller dans cette direction³³¹. Le vice-amiral (à la retraite) Drew Robertson estime quant à lui que « le fait de rester en dessous de 1 % du PIB exigera une modification en profondeur de la façon dont on entrevoit la défense du Canada ». Il a souligné que le succès actuel de la MRC est en grande partie attribuable à « de l'ancien équipement acheté à une époque où les dépenses en défense étaient supérieures ». Le problème, malheureusement, c'est que cet équipement se fait vieux. « Tout ce qui nous permet d'assurer la sécurité maritime au pays a plus de 20 ans » et les hélicoptères maritimes Sea King « ont actuellement plus de 50 ans », a-t-il ajouté. « Autrement dit, l'âge moyen de l'équipement signifie que nous aurons des problèmes si nous maintenons les niveaux de financement actuels³³². » Bien que l'Association navale du Canada soit d'avis qu'il faut « investir davantage dans la défense », elle a déclaré au Comité que si « le budget de la défense n'augmente pas », il faudrait procéder à un « transfert des ressources au sein du ministère de la Défense afin de financer l'acquisition des immobilisations nécessaires pour recapitaliser les flottes de combat des forces navales et aériennes qui défendent le Canada et qui contribuent à la défense de

327 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 20 octobre 2016 (commodore (à la retraite) Eric Lerhe).

328 Organisation du Traité de l'Atlantique Nord (OTAN), « [Defence Expenditure of NATO Countries \(2009-2016\)](#) », 13 mars 2017.

329 Receveur général du Canada, [Comptes publics du Canada, 2015-2016](#), volume II, p. 9.8.

330 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 20 octobre 2016 (commodore (à la retraite) Eric Lerhe).

331 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 18 octobre 2016 (commodore (à la retraite) Daniel Sing).

332 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 18 octobre 2016 (vice-amiral (à la retraite) Drew Robertson).

l'Amérique du Nord, en particulier les navires de combat de surface, les sous-marins et les aéronefs de patrouille³³³ ».

Plusieurs témoins ont fait remarquer que le budget de la défense de l'Australie, un pays qui est beaucoup plus petit que le Canada et dont la population correspond aux deux tiers de la nôtre, a atteint presque 2 % du PIB au cours des dernières années et qu'elle a entrepris la plus importante recapitalisation de ses forces armées depuis la fin de la Deuxième Guerre mondiale, en 1945³³⁴. Des témoins ont réfuté l'argument voulant que l'Australie soit obligée de dépenser ces sommes parce qu'elle est située « beaucoup plus près des dangers » de la région Indo-Asie-Pacifique. « Ce sont des bêtises », a affirmé le commodore (à la retraite) Eric Lerhe. « Darwin [Australie] [...] est à [environ] 4 050 kilomètres de Beijing [Chine]. Vancouver, notre plus grosse ville de ce côté-là, est à 4 500 kilomètres de Beijing. La différence de distance correspond à peu près à la distance qui nous sépare de Sudbury³³⁵. »

Le vice-amiral (à la retraite) Drew Robertson a invoqué un argument semblable et a rappelé au Comité que le Canada est, comme l'Australie, un « État de la région Asie-Pacifique » dont les intérêts commerciaux et les partenariats dans cette région justifient son « intérêt relativement à ce qui se passe là-bas ». Le problème, a-t-il expliqué, c'est qu'un grand nombre de Canadiens ne considèrent pas leur pays comme un État faisant partie de cette région. Contrairement à l'Australie, qui « sait qu'elle est un État de la région Asie-Pacifique, pour sa part, le Canada ne semble pas très bien le comprendre ». Selon lui, bien peu de Canadiens se rendent compte que « la distance [de navigation] entre Melbourne [Australie] et le milieu de la mer de Chine orientale est environ un jour de moins que la distance de la mer de Chine orientale à Vancouver ». Autrement dit, l'Australie est presque aussi éloignée de cette région que ne l'est le Canada. Or, l'Australie consacre beaucoup plus d'argent que le Canada à la défense et améliore considérablement ses capacités navales en réaction à la montée des tensions dans la région Indo-Asie-Pacifique³³⁶. En fait, l'Australie est en train de bâtir une marine qui comprendra éventuellement 12 sous-marins, 2 navires d'assaut amphibies, 3 destroyers de lutte antiaérienne, 9 frégates de lutte anti-sous-marine, 12 navires de patrouille extracôtiers et 2 navires de ravitaillement³³⁷. Le vice-amiral (à la retraite) Drew Robertson s'interroge sur le fait que l'Australie consacre plus d'argent que le Canada à la défense et à sa marine. La réponse classique à cette question, c'est : « en raison de la région où elle se trouve ». Pour lui, ce raisonnement ne tient pas la route. Si « l'Australie est à 10 jours de cette région », que « nous en sommes à 11 jours » et que « nos circuits commerciaux

333 Renseignements fournis par Jim Carruthers (président, Association navale du Canada), *Observations additionnelles de l'Association navale du Canada au Comité permanent de la défense nationale de la Chambre des communes*, 24 octobre 2016.

334 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 7 février 2017 (James Boutillier).

335 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 20 octobre 2016 (commodore (à la retraite) Eric Lerhe).

336 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 18 octobre 2016 (vice-amiral (à la retraite) Drew Robertson).

337 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 14 février 2017 (Peter Jennings); NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 20 octobre 2016 (commodore (à la retraite) Eric Lerhe).

passent par là », le Canada ne devrait-il pas se soucier autant que l’Australie de la sécurité dans la région Asie-Pacifique³³⁸?

De nombreux témoins estiment que le Canada devrait suivre l’exemple de l’Australie et porter son budget de défense à 2,0 % du PIB³³⁹. Selon James Boutilier, ce qui se passe en Australie « a prouvé que c’était possible³⁴⁰ ». Cet objectif n’est pas irréalisable compte tenu du fait que les dépenses canadiennes en matière de défense se situaient à 2,0 % du PIB en 1990, à la fin de la Guerre froide³⁴¹.

Peter Jennings, directeur exécutif de l’Australian Strategic Policy Institute (ASPI), a su répondre à bon nombre de questions sur les raisons pour lesquelles l’Australie investit autant dans sa marine et comment le gouvernement arrive à rallier l’appui du public alors qu’il consacre près de 2,0 % de son PIB à la défense. La politique de ce pays en matière de défense est depuis longtemps fondée sur l’autonomie. Bien que les États-Unis soient le plus proche allié militaire de l’Australie, la distance qui sépare celle-ci de la superpuissance mondiale la rend vulnérable et fait en sorte qu’elle ne peut pas dépendre entièrement de l’aide américaine en cas de crise. Évidemment, la réalité géographique, et donc stratégique, du Canada diffère de celle des États-Unis. M. Jennings a ajouté que « la menace est une perception plus ancrée au sein de la communauté australienne », soulignant que « l’Australie sentait le souffle de l’Asie sur son cou³⁴² ».

Cependant, David Perry ne croyait pas qu’il est nécessaire de porter le budget de défense à 2,0 % du PIB. Selon lui, le Canada devrait s’efforcer d’augmenter les dépenses en défense pour atteindre 1,3 % du PIB, ce qui représenterait « une augmentation totale du budget [de défense] de 5 ou 6 milliards de dollars ». M. Perry a fait remarquer que, pour atteindre l’objectif de 2 % du PIB, le gouvernement fédéral devrait consentir à investir 21 milliards de dollars de plus dans la défense et trouver cet argent³⁴³. Cela dit, il a affirmé au Comité que « le plus important » serait « d’établir ce que le gouvernement attend vraiment des forces armées, puis d’y arrimer le budget, plutôt que d’établir des cibles arbitraires³⁴⁴ ».

M. Perry et le commodore (à la retraite) Eric Lerhe³⁴⁵ se sont entendus pour déclarer que le Canada doit tenter de faire passer de 13 à 20 % le pourcentage du budget de défense consacré à l’équipement, conformément aux directives de l’OTAN. M. Perry a expliqué la situation de la façon suivante :

338 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 18 octobre 2016 (vice-amiral (à la retraite) Drew Robertson).

339 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 20 octobre 2016 (commodore (à la retraite) Eric Lerhe).

340 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 7 février 2017 (James Boutilier).

341 SIPRI, « [Military Expenditure by Country as a Share of GDP, 1988-2015](#) », février 2017 [EN ANGLAIS SEULEMENT].

342 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 14 février 2017 (Peter Jennings).

343 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 7 février 2017 (David Perry).

344 *Ibid.*

345 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 20 octobre 2016 (commodore (à la retraite) Eric Lerhe).

Il sera tout simplement impossible pour l'ensemble du ministère, mais plus particulièrement pour la Marine royale canadienne, de maintenir le même niveau d'activité si les fonds alloués à l'acquisition d'équipement ne sont pas augmentés. Le Canada s'est engagé auprès de l'OTAN à consacrer 20 % de son budget de défense à l'acquisition de nouvel équipement ainsi qu'à la recherche et au développement. Toutefois, au cours des deux dernières années, ce pourcentage n'a été que de 13 %. L'augmentation des dépenses en capital d'environ 1,5 milliard de dollars par année permettrait de régler la situation, en plus d'augmenter la part globale du PIB que le Canada consacre à la défense³⁴⁶.

Cependant, plusieurs témoins étaient d'avis que la MRC devrait récolter une plus grande part du budget de défense. Le vice-amiral Lloyd a déclaré au Comité que, à l'heure actuelle, le budget annuel global de la Marine ne représente que 2 milliards de dollars environ³⁴⁷. De nombreux témoins ont indiqué que cela est insuffisant. Quand on a demandé à David Perry quelle était « la chose essentielle » dont le Canada avait besoin pour assurer la disponibilité opérationnelle navale, il a répondu « l'argent ». Ce dernier a expliqué que « s'il n'y a pas d'argent, la Marine perdra sa capacité et sa disponibilité [opérationnelle] au fil du temps ». « Sans une augmentation du financement, le gouvernement ne pourra pas maintenir ses activités³⁴⁸ », a-t-il ajouté. Selon lui, pour la MRC, « [l']examen de la politique de défense devrait donc mener en priorité à l'établissement d'une orientation claire par le gouvernement quant aux objectifs de la Marine [...] ainsi qu'au financement nécessaire à cette fin³⁴⁹ ». James Boutillier était du même avis et a fait remarquer que le Canada devrait accélérer la construction des navires et affecter plus de ressources à la recapitalisation de la MRC. « [L]a situation est urgente », a-t-il dit, et « il faut plus d'argent³⁵⁰ ». Le commodore (à la retraite) Daniel Sing a abondé dans le même sens et a insisté sur le fait que l'acquisition et l'exploitation « [d]es navires, des sous-marins et des aéronefs maritimes, qui sont aptes au combat, et [de] leurs détecteurs, leurs armes et leurs systèmes de communications coûtent cher ». Selon lui, investir dans la MRC équivaut à contracter une assurance : « [I]l faut payer pour cela à l'avance; vous ne savez pas quand vous aurez besoin d'utiliser sa pleine capacité; et vous ne pouvez pas facilement en acquérir ou en acquérir davantage lorsqu'une crise surgit tout à coup³⁵¹. »

Cependant, les témoins ne pensaient pas tous que la recapitalisation de la Marine exige plus d'argent. Michael Byers, par exemple, a déclaré au Comité qu'il « n'est [...] pas question d'avoir plus d'argent ». Selon lui, il faut simplement mettre en œuvre les plans établis initialement dans la Stratégie nationale de construction navale « le plus rapidement possible et de la manière la plus efficace possible afin de livrer les navires [...] à la Marine royale canadienne³⁵² ». Le problème majeur dans le domaine de la construction navale

346 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 7 février 2017 (David Perry).

347 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 27 octobre 2016 (vice-amiral Ron Lloyd).

348 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 7 février 2017 (David Perry).

349 *Ibid.*

350 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 7 février 2017 (James Boutillier).

351 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 18 octobre 2016 (commodore (à la retraite) Daniel Sing).

352 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 7 février 2017 (Michael Byers).

est l'inflation qui, selon la Canadian Marine Industries and Shipbuilding Association, peut atteindre 10 % par année³⁵³. M. Byers estime que la Marine n'a pas besoin de plus d'argent, mais plutôt de faire avancer plus rapidement les projets d'acquisition navale. « Chaque retard fait augmenter les coûts, parce que l'inflation est très élevée dans le domaine de la construction navale », a-t-il précisé. Ainsi, plus les navires sont construits et livrés à la MRC rapidement, moins ils coûtent cher et plus grandes sont les économies réalisées par la Marine³⁵⁴.

2. Investir dans les sous-marins

Au cours de la présente étude, le Comité a maintes fois entendu parler de l'importance des sous-marins. De nombreux témoins se sont notamment dits très préoccupés par la prolifération de ceux-ci à l'échelle mondiale. « [Des] pays à travers le monde continuent d'investir de façon significative dans des sous-marins », a fait remarquer Stephen Burt. « Nombre de pays les considèrent comme une capacité importante et ils investissent lourdement pour s'assurer de pouvoir en disposer et surveillent de près le moment où leurs voisins les obtiennent. C'est un système d'importance. C'est un système dans lequel on investit beaucoup [...] et c'est un système auquel notre Marine se heurtera quand elle se déploiera dans le monde entier. C'est une importante capacité maritime³⁵⁵. »

Plusieurs témoins ont parlé de la prolifération des sous-marins dans la région Indo-Asie-Pacifique³⁵⁶. En 2016, sur les 499 sous-marins en service dans les marines de 39 pays à travers le monde, pas moins de 219 appartenaient à 12 pays de la région Indo-Asie-Pacifique³⁵⁷. De plus, sur les quelque 220 autres sous-marins qui étaient en construction ou figuraient sur les carnets de commandes à peu près au même moment, plus de 100 étaient destinés à des marines de la région Indo-Asie-Pacifique³⁵⁸. D'après James Boutilier, « les sous-marins sont devenus, au cours du dernier quart de siècle, la nouvelle clé » dans cette région. Il a insisté sur le fait que la Chine dispose d'environ 60 sous-marins et qu'elle « les construit probablement de deux à trois fois plus vite que les Américains ». « Même la minuscule Corée du Nord, isolée et en faillite, a quelque 70 sous-marins, qui sont certes petits, mais tout de même suffisants, surtout que le pays s'affaire actuellement à doter ses sous-marins de missiles balistiques³⁵⁹ », a-t-il ajouté.

Le commodore (à la retraite) Eric Lerhe a souligné l'importance de la menace que constituent les torpilles lancées à partir de sous-marins. Pour les navires de guerre, ces

353 Canadian Marine Industries and Shipbuilding Association (CMISA), [Révision de la politique de défense 2016 : Axée vers une politique industrielle maritime intelligente, cohérente et durable](#), juin 2016, p. 8.

354 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 7 février 2017 (Michael Byers).

355 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 3 novembre 2016 (Stephen Burt).

356 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 18 octobre 2016 (vice-amiral (à la retraite) Drew Robertson).

357 IISS, *The Military Balance 2017*, p. 29-479 [EN ANGLAIS SEULEMENT].

358 Saunders, dir., *Jane's Fighting Ships, 2016–2017*, p. 2–1006 [EN ANGLAIS SEULEMENT].

359 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 7 février 2017 (James Boutilier).

torpilles représentent un danger bien plus grand que les missiles antinavires, a-t-il expliqué. « Les missiles [...] endommagent les navires. Les torpilles lourdes des sous-marins vont invariablement les couler³⁶⁰. » Il convient de souligner qu'au cours des cinquante dernières années, des sous-marins s'en sont pris à des navires au moyen de torpilles lourdes à trois reprises seulement (en 1971, en 1982 et en 2010), mais dans tous les cas les cibles ont été coulées et il y a eu de nombreux morts³⁶¹. D'autres témoins ont insisté sur la menace que représentent pour l'Amérique du Nord les systèmes maritimes comme les missiles de croisière et les missiles balistiques nucléaires et conventionnels lancés depuis des sous-marins. Stephen Burt a souligné le fait que « [d]es sous-marins dotés de ces systèmes patrouillent régulièrement le théâtre européen, mais aussi le Haut-Arctique et l'Atlantique Nord, et [que] ces équipements sont présents occasionnellement dans la zone économique exclusive du Canada³⁶² ».

La majorité des témoins étaient d'avis que les sous-marins constituent une capacité importante pour la MRC et que le Canada devrait investir en la matière. Selon le vice-amiral (à la retraite) Drew Robertson, « les sous-marins sont essentiels à l'efficacité de la Marine canadienne et des Forces canadiennes et ils sont essentiels au maintien de notre souveraineté ». D'après lui, la prolifération des sous-marins à l'échelle mondiale n'est pas un hasard et c'est pour cela que des pays, petits et grands, investissent dans leur capacité sous-marine. Il a expliqué ainsi :

C'est en partie parce que ces plateformes se prêtent exceptionnellement bien à la défense des eaux territoriales [...] De façon plus générale, c'est leur furtivité et leur létalité qui en font une plateforme dominante en mer, comme force de dissuasion ou de combat, et dans le cadre d'opérations indépendantes, que ce soit pour recueillir des renseignements ou directement en tant que machine de guerre [...] La simple présence d'un sous-marin dans une région ou le simple fait de croire qu'un sous-marin est présent sont suffisants pour changer les considérations opérationnelles des adversaires et les pousser à réévaluer leurs plans [...] Aucune plateforme en mer ne crée autant d'inquiétudes et de craintes dans l'esprit d'un adversaire que les sous-marins³⁶³.

Le contre-amiral John Newton partageait ce point de vue sur les sous-marins :

Les sous-marins représentent une capacité incroyable de multiplication de la force, dans la marine d'un pays, quel qu'il soit. Un sous-marin est l'équivalent de 30 sous-marins pour les forces adverses [...] L'incertitude quant à l'endroit où se trouve le bâtiment, quant à la nature de sa mission et quant à sa capacité à être déployé de façon furtive...

360 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 20 octobre 2016 (commodore (à la retraite) Eric Lerhe).

361 Pendant la guerre entre l'Inde et le Pakistan (1971), le sous-marin pakistanais PNS *Hangor* a torpillé et coulé la frégate indienne INS *Khukri*. Au cours de la guerre des Malouines, le sous-marin à propulsion nucléaire britannique *Conqueror* a torpillé et coulé le croiseur argentin ARA *General Belgrano*. Plus récemment, en 2010, la corvette sud-coréenne *Chon An* a été coulée par une torpille lancée depuis un sous-marin nord-coréen. Richard Scott, « Damn the Torpedoes: Defending against the Heavyweight Threat », *Jane's International Defence Review*, vol. 48 (mars 2015), p. 42-43 [EN ANGLAIS SEULEMENT]

362 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 3 novembre 2016 (Stephen Burt).

363 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 18 octobre 2016 (vice-amiral (à la retraite) Drew Robertson).

tous ces éléments font en sorte que les forces adverses ont besoin de nombreuses ressources pour détecter, localiser et suivre un sous-marin en mission particulière³⁶⁴.

Plusieurs témoins ont souligné la nature furtive et silencieuse des sous-marins. « Un navire de surface ne peut faire concurrence à un sous-marin », a affirmé le commodore (à la retraite) Eric Lerhe, car « un navire de surface est 100 fois plus bruyant qu'un sous-marin³⁶⁵ ». C'est ce qui rend un sous-marin en plongée extrêmement difficile à détecter, comme l'a expliqué le commodore C.P. Donovan, directeur général du développement des forces navales de la MRC. Il a précisé ainsi :

Un sous-marin est vraiment très difficile à localiser. Même s'il se trouve à l'extérieur du port et qu'il n'est pas dans le voisinage immédiat de la menace, cette dernière ne le sait pas. Le sous-marin envoie un signal qui incite la menace à y penser à deux ou trois fois avant de passer à l'action, étant donné qu'elle n'arrive pas à localiser le sous-marin³⁶⁶.

La nature furtive des sous-marins fait de ceux-ci des armes idéales pour la dissuasion et le combat naval, ainsi que pour la collecte de renseignements³⁶⁷.

Tous les représentants de la MRC qui ont comparu dans le cadre de l'étude ont fait l'éloge des capacités des sous-marins canadiens de la classe *Victoria*. Le contre-amiral John Newton a déclaré au Comité que « [l]e Canada a un des sous-marins les plus modernes dans le monde, qui se situe parmi les meilleurs au chapitre des forces navales sous-marines à l'échelle mondiale ». Il a insisté sur le fait que ces sous-marins sont équipés de la même série de sonars que les sous-marins nucléaires de la classe *Virginia* de la Marine américaine, qu'il a qualifiés de « sonars les plus perfectionnés au monde ». Ces sous-marins sont aussi armés de torpilles Mark 48 qui sont, selon lui, « le système d'armement sous-marin » « le plus perfectionné et destructeur » « sur la planète »³⁶⁸. Selon le vice-amiral Ron Lloyd, commandant de la Marine royale canadienne (MRC), « très peu de Canadiens se rendent compte que nos sous-marins sont équipés des technologies les plus modernes du monde occidental ». À son avis, les sous-marins sont des ressources importantes pour la MRC³⁶⁹.

Nos sous-marins nous permettent non seulement d'accéder à la table des décisions, mais également aux aspects extrêmement classifiés de la guerre sous-marine [... N]os sous-marinières font de l'excellent travail pour le compte du Canada et des Canadiens tous les jours, mais malheureusement, à cause de la nature classifiée de leurs activités, à l'image de celles des forces spéciales, il ne nous est pas possible de divulguer beaucoup d'éléments dans un environnement non classifié³⁷⁰.

364 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 22 novembre 2016 (contre-amiral John Newton).

365 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 20 octobre 2016 (commodore (à la retraite) Eric Lerhe).

366 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 27 octobre 2016 (commodore C.P. Donovan).

367 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 3 novembre 2016 (Stephen Burt).

368 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 22 novembre 2016 (contre-amiral John Newton).

369 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 27 octobre 2016 (vice-amiral Ron Lloyd).

370 *Ibid.*

D'autres témoins ont abondé dans le même sens. Le vice-amiral (à la retraite) Drew Robertson, par exemple, a souligné le fait que « du point de vue de leur conception [les sous-marins de la classe *Victoria*] sont des bâtiments efficaces » qui comprennent certaines des technologies sous-marines américaines et britanniques comptant parmi les meilleures au monde³⁷¹. D'après le contre-amiral Art McDonald, « les sous-marins de la classe *Victoria* peuvent [...] servir encore longtemps³⁷² » à la Marine. Le contre-amiral (à la retraite) Patrick Finn, sous-ministre adjoint (Matériels) au MDN, partage cet avis. Il a déclaré au Comité que le MDN a l'intention de maintenir en fonction les sous-marins de la classe *Victoria* pendant « 10 à 12 années supplémentaires », qu'il étudie actuellement « à quel point [il pourrait] prolonger la durée de vie de ces sous-marins » « jusqu'à 2030, voire au-delà » et comment il pourrait, à l'avenir, « augmenter leur capacité actuelle ». Il a signalé qu'il n'existe actuellement aucun plan de remplacement de ces sous-marins³⁷³.

Certains témoins ont toutefois exprimé leur inquiétude quant à l'absence de projet financé et approuvé par le gouvernement fédéral en vue de l'éventuel remplacement des sous-marins de la classe *Victoria*³⁷⁴. Le commodore (à la retraite) Eric Lerhe a déclaré que si le Canada souhaite remplacer ses sous-marins, il doit « commencer à faire des plans » et débloquer les fonds nécessaires³⁷⁵.

Michael Byers estime cependant que, avant de commencer à envisager l'acquisition de nouveaux sous-marins, le gouvernement fédéral doit se demander si la Marine a véritablement besoin d'une force sous-marine et, dans l'affirmative, déterminer ce qu'il espère accomplir à long terme avec celle-ci. C'est « la question qu'il faut se poser », a-t-il déclaré au Comité. Selon lui :

Soit nous avons un programme de sous-marins moderne et très efficace, soit nous mettons fin à cette charade et cessons de dilapider de l'argent pour acheter des sous-marins du siècle précédent [les sous-marins de la classe *Victoria*] [... N]ous investissons dans de vieux bâtiments et prétendons disposer d'une capacité sous-marine [...] Tous les fonds utilisés au cours de la dernière décennie nous auraient permis d'acheter trois ou quatre sous-marins allemands tout neufs ayant une capacité sous-glace. Nous avons raté cette occasion en achetant ces vieux sous-marins de classe *Victoria* [...] Il est clair que nous n'avons pas besoin de vieux sous-marins³⁷⁶.

Dans l'ensemble, la majorité des témoins conviennent que le Canada doit maintenir sa flotte de sous-marins et investir dans ses capacités sous-marines au cours des

371 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 18 octobre 2016 (vice-amiral (à la retraite) Drew Robertson).

372 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 22 novembre 2016 (contre-amiral Art McDonald).

373 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 17 novembre 2016 (contre-amiral (à la retraite) Patrick Finn).

374 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 20 octobre 2016 (commodore (à la retraite) Eric Lerhe et commandant (à la retraite) Ken Hansen); NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 7 février 2017 (David Perry).

375 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 20 octobre 2016 (commodore (à la retraite) Eric Lerhe).

376 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 7 février 2017 (Michael Byers).

prochaines années³⁷⁷. Robert Huebert est de cet avis et il a donné au Comité trois raisons pour lesquelles le Canada a besoin de sous-marins :

[L]a raison pour laquelle nous avons besoin de sous-marins concerne en premier lieu [...] la connaissance du domaine. Le seul moyen pour nous d'obtenir de l'information de nos alliés et de nos pays amis sur ce que font et découvrent leurs sous-marins consiste à détenir nous-mêmes des sous-marins. Si nous n'avons pas de sous-marins, nous n'aurons pas de connaissance partagée du domaine sous-marin.

En second lieu, nous devons disposer d'une capacité indépendante [à des fins de dissuasion et d'affirmation de notre souveraineté] [...]

Le troisième facteur [...] c'est que dans le futur, vu l'évolution rapide de la capacité des torpilles, le seul moyen qui permettra d'assurer une défense contre un sous-marin armé de torpilles ayant une portée de 100 milles et pouvant atteindre une vitesse pratiquement équivalente à celle des missiles de surface consistera à avoir son propre sous-marin. Si vous vous contentez d'avoir des bâtiments de surface, cela signifie qu'à un moment donné vous n'offrirez que des cibles flottantes pour les sous-marins, compte tenu de la direction que prend la technologie. Si vous voulez vous défendre contre les sous-marins, vous devez avoir des sous-marins vous-mêmes³⁷⁸.

M. Huebert a soutenu que « le Canada aura besoin de la meilleure capacité de réponse face à une menace sous-marine, donc de sous-marins qui lui appartiennent ». Selon lui, la prolifération soutenue des sous-marins à l'échelle mondiale, et plus particulièrement l'accroissement des capacités de la Chine et de la Russie à cet égard, devraient suffire à inciter le Canada à investir dans sa propre force sous-marine. Il estime qu'« il est impératif que nous maintenions une flotte de sous-marins³⁷⁹ ». Le capitaine de frégate (à la retraite) Ken Hansen a abondé dans le même sens. « Pour les plateformes de combat, le sous-marin constitue le système d'arme de l'avenir », a-t-il dit au Comité. « [N]ous devons mettre davantage l'accent sur la flotte de sous-marins et limiter plus ou moins l'utilisation de la flotte de surface à un rôle de soutien³⁸⁰. »

Bien que la plupart des témoins aient partagé l'avis de M. Huebert, qui estime que le Canada doit investir dans ses capacités sous-marines et procéder au remplacement de ses sous-marins de la classe *Victoria*, ils ne s'entendaient pas sur le nombre de sous-marins dont le Canada devrait disposer à l'avenir. Selon le vice-amiral (à la retraite) Drew Robertson, « tout dépend de ce que le gouvernement veut accomplir à l'avenir et à quel coût³⁸¹ », ce qui n'a pas empêché les témoins d'avancer des chiffres. L'Association

377 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 18 octobre 2016 (vice-amiral (à la retraite) Drew Robertson).

378 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 1^{er} novembre 2016 (Robert Huebert).

379 *Ibid.*

380 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 20 octobre 2016 (capitaine de frégate (à la retraite) Ken Hansen).

381 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 18 octobre 2016 (vice-amiral (à la retraite) Drew Robertson).

navale du Canada estime que la MRC devrait se doter d'au moins quatre sous-marins³⁸². Certains témoins considèrent toutefois que le Canada devrait, à l'avenir, en avoir davantage, encore une fois compte tenu du fait que l'Australie, qui est un pays beaucoup plus petit que le Canada, possède actuellement six sous-marins et qu'elle planifie les remplacer par 12 nouveaux sous-marins au cours des prochaines années³⁸³. Le commodore (à la retraite) Eric Lerhe a notamment fait remarquer que le Canada, dont le littoral est le plus long au monde, dispose actuellement du même nombre de sous-marins que Singapour, un pays dont « la côte n'est pas plus longue que celle de la municipalité de Toronto ». Selon lui, pour le Canada, quatre sous-marins est un nombre qui est trop « réduit au strict minimum ». Avec un sous-marin en réfection, un autre utilisé pour l'entraînement et un disponible en permanence sur chaque côte, « il faudrait ne serait-ce qu'un petit problème pour qu'une côte se retrouve sans surveillance sous-marine ». Pour le Canada, il estime que six sous-marins est le « strict minimum³⁸⁴ ».

Indépendamment des chiffres avancés, les témoins se sont entendus pour déclarer que les sous-marins que choisira le Canada pour remplacer ceux de la classe *Victoria* devront pouvoir se déplacer sous la glace dans l'Arctique. « Nos sous-marins [...] devraient être dotés d'un système de propulsion anaérobie³⁸⁵ » pour fonctionner à la lisière de glaces, a souligné le capitaine de frégate (à la retraite) Ken Hansen. Certains témoins étaient d'avis que des sous-marins à propulsion nucléaire seraient l'idéal sous la glace, mais ils ont rapidement écarté cette option, qui n'est pas réaliste pour des motifs d'ordre financier. Robert Huebert a notamment signalé que le Canada a déjà étudié, à au moins deux reprises dans le passé, la possibilité d'acquérir des sous-marins nucléaires, mais qu'il avait fini par abandonner l'idée en raison du coût³⁸⁶. « Depuis toujours, le facteur du coût a toujours mis un terme à nos projets », a rappelé M. Huebert au Comité. Il a ajouté que le Canada serait probablement confronté au même problème s'il envisageait à nouveau d'acquérir une flotte de sous-marins à propulsion nucléaire³⁸⁷.

382 Renseignements fournis par Jim Carruthers (président, Association navale du Canada), *Observations additionnelles de l'Association navale du Canada au Comité permanent de la défense nationale de la Chambre des communes*, 24 octobre 2016.

383 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 18 octobre 2016 (vice-amiral (à la retraite) Drew Robertson).

384 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 20 octobre 2016 (commodore (à la retraite) Eric Lerhe).

385 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 20 octobre 2016 (capitaine de frégate (à la retraite) Ken Hansen).

386 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 1^{er} novembre 2016 (Robert Huebert). L'option a été envisagée pour la première fois entre 1958 et 1968, puis une deuxième fois au cours des années 1980 lorsque le gouvernement fédéral a annoncé dans le Livre blanc sur la défense de 1987 son intention de faire l'acquisition d'une flotte de 10 à 12 sous-marins à propulsion nucléaire pour la MRC. Pour de plus amples renseignements, consulter, par exemple, MDN, *Défis et engagements : Une politique de défense pour le Canada*, 1987, p. 52-55; S. Mathwin Davis, « It Has All Happened Before: The RCN, Nuclear Propulsion and Submarines, 1958-1968 », *Canadian Defence Quarterly*, vol. 17, n^o 1 (automne 1987), p. 34-40 [EN ANGLAIS SEULEMENT]; S. Mathwin Davis, « 'Le Mieux est l'Ennemi du Bien': The Nuclear-Powered Submarine Programme », *Canadian Defence Quarterly*, vol. 18, n^o 1 (automne 1988), p. 47-56 [EN ANGLAIS SEULEMENT].

387 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 1^{er} novembre 2016 (Robert Huebert).

Aux yeux de plusieurs témoins, la prochaine génération de sous-marins canadiens pourrait et devrait être construite au Canada³⁸⁸. « [J]e pense [que l'industrie] pourrait se préparer à offrir des technologies, des composantes ou une main-d'œuvre pour entreprendre la construction de sous-marins au Canada si nous [le] souhaitions³⁸⁹ », a affirmé Christyn Cianfarani. Certains témoins n'étaient toutefois pas d'accord avec ce point de vue et ont fait valoir que cela ne serait pas rentable. Pour le capitaine de frégate (à la retraite) Ken Hansen, « en ce qui concerne la construction de navires de combat de surface, il n'y a pas de problème », puisqu'il y a des chantiers navals au Canada. Cependant, pour construire des sous-marins, il faudrait partir de zéro, ce qui pourrait coûter cher. La question du nombre se pose aussi. En effet, le nombre de sous-marins dont le Canada a besoin est insuffisant pour que leur production au pays soit viable sur le plan économique. Même si le gouvernement fédéral doublait la taille de la flotte sous-marine de la MRC et la faisait passer à huit sous-marins, il demeurerait difficile de « soutenir un programme permanent de construction de sous-marins dans un seul chantier naval³⁹⁰ », a déclaré M. Hansen.

3. Se doter de nouvelles capacités navales

Plusieurs témoins ayant comparu au cours de la présente étude estimaient que la MRC doit investir dans de nouvelles capacités afin d'améliorer son efficacité et son efficience à l'échelle mondiale. C'est notamment le cas du vice-amiral (à la retraite) Drew Robertson, qui souhaite que la MRC se dote de deux nouvelles capacités importantes dans le futur, à savoir la capacité de mener des frappes de précision contre des objectifs terrestres et la capacité de défendre ses navires de guerre et ses forces militaires à terre contre les missiles balistiques.

Si vous voulez de l'information sur les capacités précises qui seront requises, la seule chose que la Marine ne possède pas, qu'il faudrait envisager et qui est courante dans les autres marines [...], c'est la capacité de faire des frappes de précision à terre [...] Cependant, nous aimerions avoir une capacité accrue d'influer sur des événements à terre, surtout en soutien aux Forces canadiennes. Nous envisageons aussi de nous doter d'une défense antimissile balistique. Je parle ici non pas d'une défense antimissile balistique stratégique, mais d'une capacité en théâtre d'opérations. Au bout du compte, c'est un problème lié à la défense antiaérienne; il faut pouvoir défendre une zone où les Forces canadiennes sont présentes à terre près des côtes lorsqu'elles essuient des tirs de missiles balistiques à courte et moyenne portée des forces ennemies³⁹¹.

À son avis, ces deux capacités sont non seulement « souhaitables », mais « nécessaires pour assurer l'efficacité des [F]orces armées [canadiennes] à long terme ». Le prix à payer serait toutefois élevé. « [C]'est très coûteux », a affirmé le vice-amiral (à la retraite) Drew Robertson. Étant donné que, pour l'instant, « il n'y a pas assez d'argent

388 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 20 octobre 2016 (commodore (à la retraite) Eric Lerhe).

389 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 29 novembre 2016 (Christyn Cianfarani).

390 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 20 octobre 2016 (capitaine de frégate (à la retraite) Ken Hansen).

391 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 18 octobre 2016 (vice-amiral (à la retraite) Drew Robertson).

pour remplacer la flotte actuelle³⁹² », a-t-il ajouté, il faudrait investir davantage dans la MRC afin de la doter de capacités de frappe de précision et de défense antimissiles balistiques. Reste à déterminer si ces capacités pourraient être intégrées aux navires de combat de surface canadiens ou demanderaient l'acquisition d'une nouvelle classe de navires de guerre.

Certains témoins étaient aussi d'avis que la MRC devrait améliorer ses capacités de soutien logistique. Selon le capitaine de frégate (à la retraite) Ken Hansen, la Marine devrait « consacrer beaucoup plus d'argent à améliorer les capacités logistiques et les capacités de réparation sur l'une ou l'autre des côtes ». Il a expliqué que les ressources de la MRC ont été trop souvent « inutilisables » en raison « du manque de pièces de rechange, de personnes bien entraînées et d'installations de réparation³⁹³ ». Il estime que la MRC doit cesser d'être « une force combattante ayant peu d'endurance et une portée restreinte » et devenir « une force réellement prête, polyvalente et fiable ». Pour ce faire, elle « doit diversifier et élargir grandement ses compétences logistiques, et intégrer son approvisionnement militaire dans la base industrielle nationale³⁹⁴ ». Il a expliqué ainsi au Comité :

[À court terme,] nous devrions chercher à regarnir l'inventaire de pièces de rechange, de fournitures, de munitions et de systèmes d'information pour en assurer le fonctionnement fiable et durable. À moyen terme, nous devrions songer aux installations logistiques dont nous avons besoin pour déplacer la flotte aux endroits requis et pour être en mesure de l'appuyer grâce aux installations de maintenance de la flotte au large de nos côtes. À long terme, nous devrions examiner l'équilibre de la flotte. Je recommande une répartition à parts égales entre la capacité de combat et la capacité de soutien logistique parce qu'en cas de guerre ouverte, nous aurons à utiliser des armes à longue portée à partir des bases de ravitaillement dont on vient de parler³⁹⁵.

En vue de renforcer les capacités de soutien logistique de la MRC, le capitaine de frégate (à la retraite) Ken Hansen et d'autres témoins ont plaidé en faveur de l'acquisition d'un grand navire de soutien amphibie porte-hélicoptères dont la Marine pourrait se servir dans les missions d'aide humanitaire, de secours aux sinistrés, de soutien de la paix et autres, ici et à l'étranger³⁹⁶. Selon le capitaine de vaisseau (à la retraite) Harry Harsch, le Canada n'a pas besoin de se procurer un grand navire d'assaut amphibie. Il estime qu'un navire de soutien polyvalent, comme ceux des classes *Rotterdam* et *Karel Doorman* de la Marine royale néerlandaise, de la classe *Bay* de la Flotte royale auxiliaire britannique ou de la classe *Absalon* de la Marine royale danoise, seraient « particulièrement utiles » à la MRC. « La Ligue navale croit qu'une telle capacité augmenterait grandement la souplesse et la disponibilité opérationnelle générale de la MRC³⁹⁷ », a-t-il déclaré au Comité.

392 *Ibid.*

393 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 20 octobre 2016 (capitaine de frégate (à la retraite) Ken Hansen).

394 *Ibid.*

395 *Ibid.*

396 *Ibid.*

397 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 18 octobre 2016 (capitaine de vaisseau (à la retraite) Harry Harsch).

Le commodore (à la retraite) Eric Lerhe a confirmé et a fait remarquer qu'un navire de ce type fournirait « un soutien logistique supplémentaire incroyable³⁹⁸ » à la MRC lors des opérations d'aide humanitaire et de secours aux sinistrés. David Perry a exprimé un point de vue semblable en soulignant que le Canada devrait faire l'acquisition d'« une sorte de “Big Honking Ship” » qui « peut fournir une aide humanitaire [et] un secours aux sinistrés³⁹⁹ ».

Il convient de signaler que la MRC s'intéresse depuis des années à un tel navire, intérêt qu'elle a réaffirmé dans *Point de mire 2050*. Dans ce document, la Marine dit souhaiter faire l'acquisition, au cours des prochaines années, d'un grand « navire de soutien de la paix » afin d'« agrandir la capacité et la souplesse de la flotte pour mener des opérations à terre de missions de soutien de la paix dans des environnements relativement permissifs, y compris de l'aide humanitaire et des secours aux sinistrés ». Selon la MRC, « [u]n tel navire serait une base maritime avec une capacité considérable de transport maritime afin de déplacer du personnel, des véhicules, du matériel de soutien logistique de la force et du matériel humanitaire vers le théâtre. Il y aurait de l'équipement pour charger/décharger les marchandises ainsi que pour transférer des marchandises en mer, et une surface de pont pour un aéronef de transport moyen ou lourd ainsi qu'un engin de débarquement ». La MRC affirme qu'« [u]n tel navire serait probablement l'une des ressources les plus utilisées [...] des Forces armées canadiennes [dans le futur] » et qu'il serait « déployé systématiquement dans les régions d'intérêt stratégique pour le Canada avec une gamme de capacités interarmées et de personnel⁴⁰⁰ ». Cela dit, le commodore C.P. Donovan a prévenu le Comité que, « [d]ans le moment, ce n'est pas à l'état de projet ». « Actuellement, il n'y a pas de projet ou de plan pour un navire de ce type, parce que cela dépend de la direction que veut prendre le gouvernement », a-t-il expliqué. Si le gouvernement fédéral souhaite que les FAC participent plus activement à des missions de soutien de la paix, d'aide humanitaire et de secours aux sinistrés et à d'autres missions du genre à l'avenir, il a indiqué que les « capacités qui sont celles d'un navire de ce type⁴⁰¹ » seraient des plus utiles.

Certains témoins ont fait remarquer que le coût d'acquisition et d'exploitation des navires de soutien amphibies est élevé. Comme l'a expliqué le commodore (à la retraite) Eric Lerhe :

[L]es gens oublient toujours que chaque navire pourrait coûter 2,5 milliards de dollars –, il vous faudra alors dépenser un autre milliard de dollars pour l'achat d'hélicoptères servant à transporter les troupes ou les cargaisons; il en faut probablement, au moins, 10 par navire. Vous aurez également besoin d'aéroglosses pour une valeur d'un demi-million de dollars. Donc, sur la liste d'épicerie, chaque navire vient avec un équipage de 500 membres et un budget annuel de fonctionnement et d'entretien d'environ

398 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 20 octobre 2016 (commodore (à la retraite) Eric Lerhe).

399 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 7 février 2017 (David Perry).

400 MDN, [Point de mire 2050](#), p. 50-52, 62.

401 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 27 octobre 2016 (commodore C.P. Donovan).

500 millions de dollars pour les deux, c'est-à-dire le fonctionnement et l'entretien, l'essence, les pièces de rechange, et tout le reste⁴⁰².

À l'inverse, quelques témoins croyaient non seulement que la MRC bénéficierait de cette nouvelle capacité, mais aussi que son coût serait justifié. Ils considéraient toutefois que ce navire ne devrait pas être acquis au détriment d'autres capacités navales. Le capitaine de vaisseau (à la retraite) Harry Harsch, notamment, a signalé au Comité que l'acquisition d'un navire de soutien amphibie ne devrait pas se faire « aux dépens de navires de type frégate prêts au combat, qui ont souvent et constamment prouvé leur utilité dans le cadre d'opérations plus difficiles⁴⁰³ ». Le vice-amiral (à la retraite) Drew Robertson a abondé dans le même sens. Il estime qu'un tel navire pourrait « coûter très cher » et qu'il ne devrait pas compromettre l'acquisition de nouveaux navires de guerre. Il a dit ceci :

[U]n navire amphibie [...] un navire d'assistance humanitaire ou d'un genre de navire pouvant servir dans un contexte d'assistance humanitaire, de maintien de la paix ou d'aide en cas de catastrophe [...] constitue] une capacité nationale, et elle intègre des capacités terrestres, marines et aériennes pour permettre, au bout du compte, une intervention sur les rives d'un pays étranger. Chaque composante de la plateforme a ses propres coûts, et il y a aussi un coût pour réunir tous ces éléments afin de les déployer à un niveau opérationnel pertinent [...] Vu [...] les capacités de défense et les dépenses en défense insuffisantes, je crois qu'il faut remettre la discussion sur une capacité amphibienne loin dans le futur. Il faut se doter des capacités de base avant de penser à autre chose⁴⁰⁴.

Selon lui, un navire de soutien amphibie serait néanmoins un ajout précieux à la flotte de la MRC. Il a indiqué que l'Australie a récemment acheté « deux navires de ce type » (de la classe *Canberra*) afin de renforcer ses capacités navales dans la région Indo-Asie-Pacifique. S'il le voulait, le Canada pourrait imiter l'Australie et acquérir ce genre de navire s'il investissait plus d'argent dans la MRC⁴⁰⁵. C'est aussi ce que pense le commodore (à la retraite) Eric Lerhe, qui estime que le Canada devrait acquérir, en plus des deux navires de soutien interarmées, deux grands navires de soutien amphibies, qu'il a qualifiés de navires d'aide humanitaire et de secours aux sinistrés (AHSS⁴⁰⁶).

Pendant cette étude, bon nombre de témoins ont également laissé entendre qu'il faudrait renforcer et accroître les capacités de ravitaillement en mer de la MRC, car résoudre ce problème est une priorité absolue. Le commodore (à la retraite) Eric Lerhe et d'autres parties intéressées ont exhorté le gouvernement fédéral à faire avancer le projet des navires de soutien interarmées (NSI) de la classe *Queenston*, dont la livraison est prévue en 2021⁴⁰⁷ seulement. Des témoins ont aussi fait remarquer que des fonds sont

402 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 20 octobre 2016 (commodore (à la retraite) Eric Lerhe).

403 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 18 octobre 2016 (capitaine de vaisseau (à la retraite) Harry Harsch).

404 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 18 octobre 2016 (vice-amiral (à la retraite) Drew Robertson).

405 *Ibid.*

406 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 20 octobre 2016 (commodore (à la retraite) Eric Lerhe).

407 *Ibid.*

prévus pour la construction, pour la Marine, de deux NSI seulement par Seaspan, et non trois. Il convient de rappeler que le projet prévoit la production de deux NSI avec une option pour un troisième. Le vice-amiral Ron Lloyd a dit au Comité que « [l]a prescription porte sur trois » NSI, mais qu'« [e]n ce moment, le projet consiste à en livrer deux, avec un troisième navire optionnel. Pour pallier cette situation, nous continuerons de concevoir des stratégies, comme nous l'avons déjà fait, puisque maintenant, nous n'avons que deux [navires ravitailleurs de la classe *Protecteur*] depuis un certain temps⁴⁰⁸ ». Le contre-amiral Art McDonald a rappelé que la Marine a initialement demandé « trois navires de ravitaillement ». Il est évident que le fait de disposer de trois NSI donnerait à la MRC une certaine « souplesse » au cas où quelque chose arriverait à l'un des navires. Ainsi, il y aurait toujours au moins un navire de soutien en fonction sur les côtes Est et Ouest du Canada. Cela donnerait aussi à la Marine une « capacité significativement améliorée⁴⁰⁹ ». Des témoins ont rappelé au Comité que, outre les deux NSI, le gouvernement fédéral a aussi commandé un PRE de la classe *Resolve* au chantier naval Davie à Québec. Cela veut dire qu'il y a actuellement trois navires de ravitaillement en mer dans les carnets de commandes.

Cela étant dit, plusieurs témoins ont fait remarquer que le Canada devrait posséder plus de trois navires de soutien. L'Association navale du Canada, par exemple, a déclaré au Comité que la MRC devrait disposer d'« au moins⁴¹⁰ » quatre navires de soutien pour le ravitaillement en mer. D'autres témoins ont abondé dans le même sens et ont signalé que le Canada pourrait porter à quatre le nombre de navires de ravitaillement en mer de la MRC en demandant à Davie de construire un deuxième pétrolier ravitailleur d'escadre (PRE) de la classe *Resolve*⁴¹¹. Selon David Perry, cette solution permettrait de doter la MRC d'une flotte composée, au bout du compte, de deux PRE et de deux NSI⁴¹². Le Comité a appris que faire construire un deuxième PRE de la classe *Resolve* pour la Marine aurait l'avantage de permettre à Seaspan d'accorder la priorité, à court terme, à la construction du brise-glace polaire au lieu des NSI⁴¹³. Selon Michael Byers, cette solution contribuerait à combler plus rapidement les lacunes de la MRC en matière de ravitaillement en mer, fournirait à la GCC une capacité de déglacage accrue plus tôt que prévu et, au total, doterait la Marine d'une flotte composée de « quatre pétroliers ravitailleurs, deux pour chaque côte, de telle sorte que l'un d'eux pourrait rester au port pour des travaux d'entretien et de remise à niveau pendant que l'autre circulerait ». En outre, le projet fournirait du travail à un troisième chantier naval canadien, à savoir Davie, ce qui développerait par le fait même les compétences de l'industrie de la

408 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 27 octobre 2016 (vice-amiral Ron Lloyd).

409 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 22 novembre 2016 (contre-amiral Art McDonald).

410 Renseignements fournis par Jim Carruthers (président, Association navale du Canada), *Observations additionnelles de l'Association navale du Canada au Comité permanent de la défense nationale de la Chambre des communes*, 24 octobre 2016.

411 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 31 janvier 2017 (Spencer Fraser et Alex Vicefield); NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 7 février 2017 (Michael Byers et David Perry).

412 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 7 février 2017 (David Perry).

413 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 31 janvier 2017 (Spencer Fraser et Alex Vicefield); NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 7 février 2017 (Michael Byers).

construction navale⁴¹⁴. Toutefois, selon Seaspans, il serait difficile d'accorder la priorité à la construction du brise-glace au lieu des NSI étant donné que ce dernier projet en est à un stade plus avancé. « La planification, l'ingénierie et l'acquisition de l'équipement à long délai de livraison sont en cours » pour les NSI, a indiqué Jonathan Whitworth au Comité, ajoutant que la « conception fonctionnelle » du navire a été approuvée il y a quelques mois et que « l'acquisition des éléments à long délai de livraison se poursuit en ce qui concerne l'intégrateur de systèmes de propulsion, dont la sélection descendante a été réalisée ». Selon lui, le « gouvernement fédéral doit maintenir le cap⁴¹⁵ ».

Finalement, des témoins ont encouragé le gouvernement fédéral à investir dans les capacités de défense côtière de la MRC. Pour ce faire, l'Association navale du Canada lui a recommandé de prolonger la durée de vie utile des 12 NDC de la classe *Kingston* de la MRC afin « de préserver la capacité indispensable au déroulement des missions de sécurité en eaux intérieures et continentales » et de financer un projet destiné à remplacer ces navires par 12 nouveaux « navires de patrouille côtière ayant des capacités de lutte contre les mines⁴¹⁶ » plus perfectionnés. Il est à noter que les besoins de la MRC qui sont soulignés dans *Point de mire 2050* font état d'une flotte de 12 navires de patrouille côtiers canadiens pour remplacer les NDC de la classe *Kingston*⁴¹⁷. D'autres témoins ont partagé cet avis. Par exemple, Michael Byers a insisté sur la nécessité d'accroître les capacités de défense côtière de la Marine et a rappelé au Comité que, puisque le Canada a le plus long littoral au monde, il devrait songer à renforcer la « capacité de patrouille [extracôtière] » de la MRC. À son avis, les nouveaux navires de patrouille extracôtiers et de l'Arctique, dont la vitesse maximale se limite à 17 nœuds, ne seront « pas vraiment conçus pour naviguer sur les eaux de l'océan Atlantique en hiver ». M. Byers estimait que le gouvernement fédéral ne devrait pas prolonger la vie des 12 NDC de la classe *Kingston* de la MRC. « Nos [NDC] n'ont pas pu être modernisés à mi-vie », a-t-il indiqué au Comité, « et peuvent seulement naviguer à 15 nœuds ». Il a suggéré que le gouvernement fédéral lance plutôt un projet visant à remplacer les NDC et envisage l'acquisition d'une flotte de « patrouilleurs [extracôtiers] conçus à cette fin⁴¹⁸ » pour la MRC.

4. Améliorer la connaissance des domaines maritime et arctique ainsi que les capacités de contrôle

Comme cela a déjà été précisé, la surveillance de la situation de la région arctique et du domaine maritime du Canada fait appel à plusieurs ministères et organismes du gouvernement fédéral, ainsi qu'à une vaste gamme de ressources et de technologies, notamment des aéronefs, des navires, des sous-marins, des satellites, des radars et d'autres outils de surveillance.

414 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 7 février 2017 (Michael Byers).

415 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 2 février 2017 (Jonathan Whitworth).

416 Renseignements fournis par Jim Carruthers (président, Association navale du Canada), *Observations additionnelles de l'Association navale du Canada au Comité permanent de la défense nationale de la Chambre des communes*, 24 octobre 2016.

417 MDN, [Point de mire 2050](#), p. 49-54, 62.

418 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 7 février 2017 (Michael Byers).

Or, au cours de la présente étude, plusieurs témoins ont signalé des lacunes en matière de capacités nécessaires à la connaissance des domaines maritime et arctique du Canada. Selon eux, le Canada doit investir dans de nouvelles technologies de surveillance plus perfectionnées pour améliorer sa connaissance du domaine et sa capacité à réagir face aux nouvelles menaces émergentes. Les témoins ont suggéré plusieurs moyens d'améliorer le système canadien de connaissance du domaine maritime et de renforcer la surveillance dans l'Arctique. Selon nombre d'entre eux, le Canada doit investir, entre autres, dans des technologies spatiales, des systèmes télépilotés, des capteurs sous-marins, des avions de patrouille maritime et des brise-glaces. Le commodore (à la retraite) Eric Lerhe a insisté sur le fait que la défense du Canada et la protection de sa souveraineté dépendent de la surveillance des mers sur l'eau, sous l'eau, et au-dessus de l'eau⁴¹⁹.

De nombreux témoins ont souligné l'importance de la surveillance par satellite de la région arctique et des zones maritimes du Canada. Le commodore (à la retraite) Eric Lerhe et le capitaine de frégate (à la retraite) Ken Hansen ont tous deux insisté sur la valeur des satellites RADARSAT du Canada pour la surveillance des navires dans les eaux canadiennes⁴²⁰. Le commodore (à la retraite) Daniel Sing a déclaré au Comité que « le système RADARSAT est un outil très utile », soulignant qu'il est très précieux pour surveiller les activités qui se déroulent dans l'Arctique. « Les Américains sont très intéressés par cette technologie qui contribue grandement à l'image qu'ils ont de ce qui se passe dans le Nord⁴²¹ », a-t-il ajouté.

La plupart des témoins attendent avec impatience la mise en place dans l'espace de la Constellation RADARSAT, composée de trois satellites, qui est prévue pour 2018. Ce réseau de trois satellites, qui est censé accroître considérablement les capacités de connaissance du domaine du Canada, permettra d'effectuer une surveillance constante des domaines arctique et maritime du Canada⁴²². « Nous devons utiliser à son maximum [la Constellation] RADARSAT⁴²³ », a indiqué le capitaine de frégate (à la retraite) Ken Hansen. Toutefois, selon certains témoins, le Canada a besoin de plus de trois satellites. Michael Byers est l'un d'entre eux. La Constellation RADARSAT est « une technologie phénoménale » qui sera au service du Canada pour les 15 à 20 prochaines années et qui améliorera la surveillance des « zones maritime et arctique » du Canada. Il estime toutefois que « trois satellites, ce n'est pas suffisant » dans cette constellation. Il a proposé de bonifier le financement du projet de Constellation RADARSAT et de porter le nombre de satellites à six. Il a aussi pressé le Canada d'augmenter le financement

419 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 20 octobre 2016 (commodore (à la retraite) Eric Lerhe).

420 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 20 octobre 2016 (commodore (à la retraite) Eric Lerhe et capitaine de frégate (à la retraite) Ken Hansen).

421 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 18 octobre 2016 (commodore (à la retraite) Daniel Sing).

422 Agence spatiale canadienne (ASC), [Constellation RADARSAT](#).

423 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 20 octobre 2016 (capitaine de frégate (à la retraite) Ken Hansen).

accordé au projet de satellite de télécommunications et de météorologie polaire, qui fait appel à la participation de plusieurs ministères et organismes fédéraux, dont le MDN⁴²⁴.

Par ailleurs, des témoins ont vanté les avantages des systèmes d'aéronef sans pilote (UAS), aussi appelés drones, au chapitre de la connaissance des domaines arctique et maritime. Le MDN lance notamment le projet Système interarmées d'acquisition d'objectifs au moyen de véhicules aériens télépilotes de surveillance (JUSTAS), qui vise à doter les FAC d'UAS offrant une capacité de renseignement, de surveillance et de reconnaissance aéroportée, ce qui devrait améliorer la connaissance des domaines arctique et maritime au Canada⁴²⁵. Par contre, le MDN ne s'attend pas à ce que le JUSTAS soit prêt dans un avenir proche. En effet, selon la version la plus récente du *Guide d'acquisition de la Défense*, le contrat du projet JUSTAS ne sera attribué qu'entre 2022 et 2024 et la livraison finale du système aura lieu entre 2024 et 2036⁴²⁶.

Le vice-amiral (à la retraite) Drew Robertson a pour sa part lancé un appel à la prudence et a souligné les limites des UAS en matière de connaissance du domaine maritime, surtout pour ce qui est de la détection des sous-marins. Même si les UAS « sont munis d'un radar, qui peut être utile pour détecter uniquement les périscopes ou les mâts des sous-marins qui sont montés à la surface », a-t-il expliqué, « [ils] ne sont pas munis de capacités acoustiques, et c'est ce dont on a vraiment besoin en mer [...]. C'est grâce à ces capacités qu'on peut procéder à des activités de détection⁴²⁷ » sous l'eau. Il faudrait donc faire l'acquisition d'un autre système conçu pour la surveillance sous-marine.

Dans ce contexte, le Comité a appris que la MRC envisage d'acheter des « véhicules sans pilote embarqués » destinés aux activités de « renseignement, surveillance et reconnaissance (RSR) maritimes » dans le domaine maritime. Ces plans prévoient l'acquisition de systèmes de véhicules sans pilote capables de fonctionner dans « les trois dimensions maritimes⁴²⁸ » [c'est-à-dire au-dessus de l'eau, sur l'eau et sous l'eau]. « De façon générale, [...] les véhicules sans pilote et les véhicules autonomes feront sans aucun doute partie de la plupart des corps de Marine du monde », a affirmé le commodore C.P. Donovan au Comité. « Nous nous sommes penchés sur l'avenir et avons des projets d'acquisition en cours en vue de livrer des systèmes autonomes ou manœuvrés à distance dans la nature⁴²⁹. » La MRC s'intéresse notamment à l'acquisition d'UAS destinés à des opérations de renseignement, de surveillance et de reconnaissance tactiques qui pourraient être exploités à partir de ses frégates modernisées de la classe *Halifax* ainsi qu'à partir de futurs navires de guerre, tels que les navires de patrouille

424 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 7 février 2017 (Michael Byers). Voir aussi ASC, [Mission de télécommunications et de météorologie polaire \(PCW\)](#).

425 NDDN, [Le Canada et la défense de l'Amérique du Nord : NORAD et la disponibilité opérationnelle des forces aériennes](#), p. 58.

426 MDN, « [Services systèmes aérospatiaux : Système interarmées inhabité de surveillance et d'acquisition d'objectifs](#) », *Guide d'acquisition de la Défense 2016*.

427 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 18 octobre 2016 (vice-amiral (à la retraite) Drew Robertson).

428 MDN, [Point de mire 2050](#), p. 53, 62.

429 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 27 octobre 2016 (commodore C.P. Donovan).

extracôtiers et de l'Arctique et les navires de combat de surface canadiens⁴³⁰. Des témoins ont indiqué qu'investir dans des systèmes sans pilote est la bonne chose à faire. Selon eux, les drones sont la voie de l'avenir et ils seront de plus en plus présents dans l'espace de combat au cours des prochaines années. « [D]es drones [qui] se déplacent dans le ciel, dans la mer, à la surface et ainsi de suite [, c'] est ce qui se profile rapidement à l'horizon⁴³¹ », a fait remarquer James Boutillier.

Des témoins ont aussi déclaré au Comité que le Canada devrait renforcer ses capacités en matière d'aéronefs maritimes. Ils ont signalé l'urgence de remplacer les hélicoptères maritimes vieillissants de type CH-124 Sea King, achetés dans les années 1960, et qui sont utilisés par l'ARC à bord des navires de guerre de la MRC, par de nouveaux appareils CH-148 Cyclone. Il faut signaler que la livraison des appareils Cyclone à l'ARC progresse lentement depuis qu'elle a débuté, en 2015. En date de mars 2017, seulement 11 des 28 Cyclone commandés avaient été officiellement acceptés par l'ARC⁴³². La livraison du reste des 28 hélicoptères n'est prévue qu'en 2021⁴³³. « La livraison du Cyclone est un peu en retard », a reconnu le contre-amiral John Newton, mais « [l]'hélicoptère arrive maintenant sur nos plates-formes ». Il a souligné le fait que le premier déploiement d'un « premier détachement aérien d'un hélicoptère et d'un hélicoptère Cyclone a eu lieu pendant l'exercice [naval] SPARTAN WARRIOR », qui s'est déroulé au large de la côte Est de l'Amérique du Nord en octobre et novembre 2016. L'ARC en est encore à effectuer des essais sur l'hélicoptère et à déterminer comment l'entretenir, le piloter et l'utiliser à partir d'un navire de guerre. En fait, la capacité opérationnelle initiale n'était prévue qu'en 2018⁴³⁴. Autrement dit, aucun navire de guerre canadien n'est censé partir en déploiement avec des Cyclone opérationnels à son bord avant cette date. Par conséquent, la MRC devra attendre encore quelques années avant de pouvoir compter sur une flotte de 28 hélicoptères Cyclone pleinement opérationnelle. Selon le MDN, la pleine capacité opérationnelle ne sera pas atteinte avant 2025⁴³⁵.

D'autres témoins ont parlé de l'état de la flotte d'aéronefs de patrouille CP-140 Aurora de l'ARC. Il s'agit d'un aéronef basé à terre utilisé dans un contexte de guerre anti-sous-marine (GASM), pour des activités de renseignement, surveillance et reconnaissance (RSR), et pour toutes sortes d'autres missions effectuées en milieu maritime. En ce moment, l'ARC met à niveau et modernise 14 de ses 18 aéronefs de patrouille CP-140 Aurora afin de prolonger leur durée de vie utile jusqu'en 2030⁴³⁶. Selon le contre-amiral John Newton, les appareils Aurora modernisés sont « rien de moins

430 MDN, « [Système d'aéronef sans pilote de la Marine royale canadienne pour le renseignement, la surveillance, l'acquisition d'objectifs et la reconnaissance](#) », *Guide d'acquisition de la Défense 2016*.

431 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 7 février 2017 (James Boutillier).

432 MDN, [Projet d'achat de CH-148 Cyclone](#), modifié le 9 mars 2017.

433 MDN, « Rapport d'Étape sur les projets de transformation et les grands projets de l'État », *Rapport sur les plans et les priorités 2017-2018*.

434 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 22 novembre 2016 (contre-amiral John Newton).

435 MDN, [Projet d'achat de CH-148 Cyclone](#), modifié le 9 mars 2017.

436 MDN, [Modernisation et prolongation de la durée de vie de la flotte CP-140 Aurora](#), modifié le 10 janvier 2017.

que renversant[s] ». Il a signalé que la portée de l'avion est désormais beaucoup plus grande et qu'il peut maintenant détecter des cibles, à savoir des navires ou des sous-marins, depuis beaucoup plus loin qu'avant grâce à son nouveau radar spécialisé et à d'autres technologies. « La capacité de traitement interne pour voir les cibles là où il était impossible de les voir avant, à la surface ou sous l'eau, est surprenante⁴³⁷ », a-t-il fait remarquer. Il ne fait aucun doute que l'Aurora modernisé renforcera les capacités du Canada en matière de connaissance des domaines arctique et maritime. Des témoins estiment néanmoins que le Canada devrait envisager de porter à 18 le nombre total d'aéronefs de patrouille CP-140 Aurora actuellement mis à niveau et modernisés. « Nous en avons acheté initialement 18 », a précisé le commodore (à la retraite) Eric Lerhe, et « c'est ce qu'il nous faut comme quantité⁴³⁸. »

Plusieurs témoins ont également insisté sur la nécessité de remplacer à terme l'appareil Aurora par un nouvel aéronef de patrouille plus perfectionné. Il convient de préciser que l'ARC souhaite remplacer à terme les avions Aurora par un nouveau type d'aéronef dans le cadre du projet des aéronefs multimissions canadiens, mais ne prévoit pas choisir cet aéronef bientôt. D'après la version la plus récente du *Guide d'acquisition de la Défense* du MDN, on ne prévoit attribuer le contrat de l'aéronef multimission canadien à l'industrie qu'en 2025; la livraison finale aurait lieu entre 2026 et 2036⁴³⁹. Cela étant dit, le capitaine de frégate (à la retraite) Ken Hansen a soutenu que le Canada devrait devancer le projet des aéronefs multimissions canadiens et commencer à chercher activement un appareil pour remplacer l'appareil Aurora. Il a fait remarquer que le projet n'est pas financé et que le MDN n'a actuellement « pas de plan pour [le] remplacement⁴⁴⁰ » de l'appareil Aurora. C'est aussi ce qu'ont dit d'autres témoins⁴⁴¹. « Nous avons appris que nous pouvons prolonger la vie utile des Aurora », a indiqué Robert Huebert, mais « il faudra éventuellement les remplacer ». Selon lui, le Canada devrait acquérir de 12 à 24 nouveaux aéronefs de patrouille à long rayon d'action dans le cadre du projet d'aéronef multimission canadien⁴⁴².

Certains témoins étaient aussi d'avis que le Canada devrait investir dans des technologies de détection et de surveillance sous-marines afin de repérer les activités sous-marines illicites dans son domaine maritime, surtout dans l'Arctique. La « nécessité d'effectuer une surveillance sous-marine ne doit pas être négligée », a dit le commodore (à la retraite) Daniel Sing au Comité. « Au-dessus de la terre et des mers, les technologies de surveillance sont pour la plupart électromagnétiques », a-t-il expliqué, « alors que sous l'eau, la plupart des technologies de surveillance sont acoustiques⁴⁴³ ». Les satellites, les

437 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 22 novembre 2016 (contre-amiral John Newton).

438 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 20 octobre 2016 (commodore (à la retraite) Eric Lerhe).

439 MDN, « [Systèmes aérospatiaux : Aéronef multimissions canadien](#) », *Guide d'acquisition de la Défense 2016*.

440 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 20 octobre 2016 (capitaine de frégate (à la retraite) Ken Hansen).

441 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 20 octobre 2016 (commodore (à la retraite) Eric Lerhe).

442 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 1 novembre 2016 (Robert Huebert).

443 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 18 octobre 2016 (commodore (à la retraite) Daniel Sing).

radars, les aéronefs, les navires et d'autres ressources et technologies similaires sont d'excellents moyens de surveiller et de détecter les menaces éventuelles au-dessus de la surface de l'eau et sur celle-ci, mais leur capacité en matière de surveillance sous-marine est limitée. Pour bien comprendre ce qui se passe sous la surface de l'eau, il faut des sous-marins, des capteurs sous-marins, des sonars et d'autres types de technologies. De manière générale, les témoins s'entendaient pour dire que les sous-marins sont le meilleur moyen de détecter d'autres sous-marins, mais d'autres systèmes et technologies de surveillance sous-marine, comme des véhicules sous-marins autonomes ou véhicules sous-marins sans équipage téléguidés ou un réseau de capteurs acoustiques sous-marins pourraient aussi être utilisés et contribuer à broser un tableau plus complet de ce qui se passe sous la surface de l'eau et de la glace dans le domaine maritime canadien⁴⁴⁴.

De nombreux témoins ont indiqué la nécessité de renforcer les capacités du Canada dans l'Arctique. Certains d'entre eux ont notamment souligné la contrainte des distances dans l'Arctique et les difficultés qu'elles représentent pour les opérations navales. Il faut souligner que l'Arctique canadien est une région très vaste qui constitue environ 40 % de la masse terrestre totale du Canada et 75 % de ses côtes⁴⁴⁵. « La distance entre Esquimalt et Nanisivik [Nunavut] [...] est environ la même qu'entre Esquimalt et le Japon », a souligné le vice-amiral Ron Lloyd. Il a ajouté qu'« aller de Halifax à Nanisivik équivaut à aller de Halifax à Londres [Royaume-Uni] ». En raison des longues distances à parcourir, a-t-il indiqué, la MRC doit considérer les opérations navales dans l'Arctique comme des expéditions. Selon lui, les opérations dans l'Arctique sont presque « plus exigeantes que les déploiements à l'étranger⁴⁴⁶ ». L'installation d'amarrage et de ravitaillement en carburant en eau profonde dont la construction est en cours à Nanisivik contribuera certainement à améliorer la capacité de la MRC et de la GCC à assurer une présence dans les eaux arctiques canadiennes. Cette base navale servira de zone d'étape pour les navires militaires stationnés dans l'Arctique, comme les nouveaux navires de patrouille extracôtiers et de l'Arctique, afin qu'ils puissent s'approvisionner, se ravitailler, embarquer de l'équipement et des provisions, ainsi que procéder à des transferts de personnel. L'installation navale de Nanisivik, dont la construction a débuté en juillet 2015, devrait être achevée et opérationnelle en 2018⁴⁴⁷. Certains témoins estiment toutefois qu'il faudrait faire davantage pour renforcer la présence navale canadienne dans le Nord.

444 Lombardi, *The Future Maritime Operating Environment*, p. 82-84 [EN ANGLAIS SEULEMENT].

445 NDDN, *Le Canada et la défense de l'Amérique du Nord : NORAD et la disponibilité opérationnelle des forces aériennes*, p. 42.

446 NDDN, *Témoignages*, 1^{re} session, 42^e législature, 27 octobre 2016 (vice-amiral Ron Lloyd).

447 Construction de défense Canada (CDC), « *CDC priorise la réalisation du projet d'installation maritime de Nanisivik* », *CDC au travail*, vol. 14, n° 6 (février 2016); MDN, *L'honorable Julian Fantino participe à l'inauguration des travaux de construction de l'installation navale de Nanisivik*, 17 juillet 2015; « Canada Starts Work on Arctic Naval Base », *Jane's Defence Weekly*, vol. 52, n° 30 (29 juillet 2015), p. 12 [EN ANGLAIS SEULEMENT].

Plusieurs témoins ont souligné la nécessité de moderniser et d'élargir les capacités de déglacement du Canada dans l'Arctique. On a indiqué que la Russie est en train de renforcer ses capacités en la matière dans l'Arctique et que d'autres pays en font autant⁴⁴⁸. À l'heure actuelle, la flotte canadienne de brise-glaces se compose de 15 brise-glaces vieillissants, qui sont tous la propriété de la GCC, soit deux brise-glaces lourds, quatre brise-glaces moyens et neuf brise-glaces légers (navires polyvalents d'endurance moyenne)⁴⁴⁹. Des témoins ont toutefois indiqué que la SNCN recapitalise actuellement moins de la moitié de la flotte de grands navires de la GCC (15 navires sur 43) et prévoit la construction d'un seul brise-glace polaire lourd, à savoir le NGCC *John G. Diefenbaker*, qui sera construit par le chantier naval de Vancouver au cours des prochaines années⁴⁵⁰. Par ailleurs, Jeffery Hutchinson a informé le Comité que la GCC prévoit remplacer ses autres brise-glaces lourds et moyens seulement après le milieu des années 2020. « [N]os brise-glaces sont vieux », a-t-il concédé, mais ils sont « loin de la fin de leur vie utile. Ce sont des navires très performants » et la GCC peut « les maintenir en service jusqu'à la deuxième moitié des années 2020 ». L'inconvénient, c'est que pour y arriver, la plupart des brise-glaces en question devront subir des remises en état et des mises à niveau importantes au cours des prochaines années et qu'il faudra « les sortir de l'eau » pour des périodes de huit à dix mois. Cela aura certainement une incidence sur la capacité de déglacement de la GCC⁴⁵¹.

Pour atténuer ce problème, la GCC a présenté en novembre 2016 une demande de renseignement (DR) afin de « consulte[r] les représentants de l'industrie maritime pour obtenir leurs points de vue concernant les options envisageables visant à répondre aux besoins provisoires éventuels de la Garde côtière canadienne dans le cadre de ses opérations de déglacement, en attendant l'arrivée des nouveaux navires qui sont construits dans le cadre de la Stratégie nationale de construction navale⁴⁵² ». Alex Vicefield a informé le Comité que le chantier Davie avait fait au gouvernement fédéral une offre visant à convertir en brise-glaces polaires provisoires pour la GCC quelques-uns des brise-glaces civiles construits récemment pour l'industrie du pétrole et du gaz extracôtiers.

448 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 1^{er} novembre 2016 (Robert Huebert); NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 8 décembre 2016 (Mario Pelletier). En tout, 18 pays possèdent des brise-glaces : l'Argentine, l'Australie, le Canada, le Chili, la Chine, le Danemark, l'Estonie, la Finlande, l'Allemagne, le Japon, la Lettonie, la Norvège, la Russie, l'Afrique du Sud, la Corée du Sud, la Suède, le Royaume-Uni et les États-Unis. En 2017, ces pays possèdent plus de 90 brise-glaces lourds et moyens. De plus, la construction de 30 autres brise-glaces lourds et moyens sont en cours ou prévue dans les années à venir. La Russie possède la plus grande flotte de brise-glaces au monde, composée de 46 brise-glaces lourds et moyens, dont plusieurs à propulsion nucléaire, sans compter les onze navires en construction et les quatre autres dont la construction est prévue. United States Coast Guard, *Major Icebreakers of the World*, 1 mai 2017 [EN ANGLAIS SEULEMENT].

449 GCC, [Services opérationnels de déglacement](#); Saunders, *Jane's Fighting Ships 2016–2017*, p. 110–112 [EN ANGLAIS SEULEMENT].

450 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 20 octobre 2016 (commodore (à la retraite) Eric Lerhe); NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 8 décembre 2016 (Jeffery Hutchinson).

451 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 8 décembre 2016 (Jeffery Hutchinson).

452 Pêches et Océans Canada (POC), [Communiqué de presse : La Garde côtière cherche à obtenir de l'information sur d'éventuelles options provisoires pour les opérations de déglacement et de remorquage](#), 17 novembre 2016; POC, [Document d'information : Demande d'information – Capacité de déglacement et de remorquage de la Garde côtière canadienne](#), 17 novembre 2016.

Le Canada « doit accélérer le programme de brise-glace provisoire », a-t-il insisté. « La marge de manœuvre dont on dispose pour s'assurer d'avoir une poignée de brise-glaces puissants et modernes est limitée en raison du ralentissement dans l'industrie gazière et pétrolière⁴⁵³. »

Cela dit, accroître la taille de la flotte de brise-glaces de la GCC pourrait être avantageux, car cela permettrait à la GCC de « multiplier [sa] présence dans l'Arctique », a reconnu Mario Pelletier. « [P]lus il y a de présence », a-t-il ajouté, « plus il y a de couverture et plus il y a de possibilités d'intervenir⁴⁵⁴. »

Des témoins ont aussi évoqué la possibilité de confier à la GCC un mandat en matière de sécurité et d'application de la loi et d'armer ses navires de canons, particulièrement les brise-glaces. Selon Michael Byers, cette approche « permettrait d'alléger énormément le fardeau de la Marine royale du Canada en ce qui a trait à la défense côtière et de l'Arctique⁴⁵⁵ ». Andrea Charron estime que le temps est venu « d'avoir cette discussion », mais elle a prévenu qu'il faudrait être « très prudent quant à l'élargissement » du mandat de la GCC « de manière précipitée ». Selon elle, il faudrait agir progressivement pour ne pas que les autres fonctions essentielles de la GCC en subissent les conséquences⁴⁵⁶.

L'idée de modifier le mandat de la GCC et d'armer ses navires n'est pas nouvelle. « Des gouvernements antérieurs ont aussi envisagé d'armer la Garde côtière canadienne et de lui confier le pouvoir de faire respecter les lois fédérales dans les eaux canadiennes », a déclaré Mario Pelletier au Comité. D'après lui, armer les vaisseaux de la GCC « serait certainement profitable » pour les « opérations, comme la surveillance des pêches, la lutte contre le trafic de drogues, et la surveillance et la souveraineté dans l'Arctique⁴⁵⁷ ». Toutefois, Jeffery Hutchinson a lancé un appel à la prudence. La GCC n'a pas une « culture militaire », a-t-il signalé, et n'a pas « vraiment une culture paramilitaire » non plus. Il a ajouté que ses membres n'ont « pas de formation militaire, même si certaines de [ses] activités de formation s'approchent de ce qu'on pourrait appeler une formation paramilitaire⁴⁵⁸ ». À son avis, armer la GCC et changer son mandat supposerait un changement de culture important qui prendrait du temps. M. Pelletier a abondé dans le même sens. Selon lui, une « approche intermédiaire » pourrait consister à donner à la GCC « le pouvoir de mettre certaines règles en application » et de « [mettre] en application [...] certaines lois⁴⁵⁹ ».

453 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 31 janvier 2017 (Alex Vicefield).

454 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 8 décembre 2016 (Mario Pelletier).

455 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 7 février 2017 (Michael Byers).

456 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 1 novembre 2016 (Andrea Charron).

457 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 8 décembre 2016 (Mario Pelletier).

458 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 8 décembre 2016 (Jeffery Hutchinson).

459 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 8 décembre 2016 (Mario Pelletier).

Peu de témoins étaient toutefois d'avis qu'il faudrait fusionner la GCC avec la MRC⁴⁶⁰. En cas de menace, l'envoi d'un navire de la garde côtière n'envoie pas du tout le même message que l'envoi d'un navire de guerre, qui peut faire « [monter] la tension [...] en flèche⁴⁶¹ », a fait valoir Andrea Charron. Elle préfère une approche pangouvernementale de la sécurité maritime, composée d'une marine et d'une garde côtière distinctes, et qui suppose la participation d'autres ministères et organismes fédéraux. Selon elle, le Canada ne doit pas fusionner sa Garde côtière avec sa Marine pour en faire « une sorte d'hybride⁴⁶² ». Robert Huebert est allé dans le même sens que M^{me} Charron : « Vous ne voulez pas simplement les amalgamer⁴⁶³. » De l'avis de la GCC, fusionner la Garde côtière avec la Marine entraînerait une transformation radicale du point de vue organisationnel. Il n'en est tout simplement pas question pour le moment. Jeffery Hutchinson l'a expliqué ainsi :

[L]a Garde côtière canadienne devrait changer fondamentalement pour pouvoir s'intégrer dans le contexte militaire ou le contexte du MDN. Selon moi, on ne pourrait d'aucune façon proposer une transition à court terme. On parlerait là d'années, peut-être d'une décennie ou plus. [...]C]e ne sont pas des discussions que nous avons à l'interne⁴⁶⁴.

5. Un capacité industrielle de défense robuste pour soutenir la disponibilité opérationnelle de la Marine

Une industrie de la construction navale forte est essentielle à la disponibilité opérationnelle de la Marine. Les forces navales sont, de façon générale, à la fine pointe de la technologie et dépendent dans une très grande mesure de l'industrie, non seulement pour construire de nouveaux navires et sous-marins, mais aussi pour réparer, réviser, mettre à niveau et entretenir ceux-ci au fil des ans. La préparation industrielle de défense revêt donc d'importance stratégique pour les forces navales⁴⁶⁵.

Il y a encore des gens qui contestent la décision du gouvernement fédéral d'investir dans les capacités de construction navale du Canada et de produire ici des navires militaires. Selon eux, « le Canada n'a rien à faire dans l'industrie de la construction navale » et il « devrait mettre à niveau la Marine royale canadienne en achetant l'équipement à l'étranger et en optant pour des produits "standards" ». « Le Canada a une longue et impressionnante histoire en matière de chantiers maritimes », a indiqué Christyn Cianfarani, et l'industrie canadienne de la construction navale est parfaitement en mesure de fournir tous les navires dont la MRC a besoin. C'est ce qu'elle a fait dans le passé et elle peut certainement le faire encore à l'avenir, a ajouté M^{me} Cianfarani⁴⁶⁶. Il convient de signaler que depuis la Deuxième Guerre mondiale (1939–1945), le

460 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 7 février 2017 (Michael Byers).

461 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 1 novembre 2016 (Andrea Charron).

462 *Ibid.*

463 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 1 novembre 2016 (Robert Huebert)

464 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 8 décembre 2016 (Jeffery Hutchinson).

465 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 17 novembre 2016 (contre-amiral (à la retraite) Patrick Finn).

466 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 29 novembre 2016 (Christyn Cianfarani).

gouvernement fédéral a pour politique de fournir à la MRC, à la GCC et à ses autres flottes des navires canadiens. Par conséquent, la presque totalité des navires achetés au cours des 70 dernières années a été construite au Canada, à l'exception de quelques rares navires spécialisés achetés à l'étranger, c'est-à-dire des types de navires que l'industrie navale canadienne ne construit pas habituellement, comme des porte-avions et des sous-marins⁴⁶⁷. La SNCN n'est que la version la plus récente de l'approche fédérale en matière de construction navale.

Plusieurs témoins ont toutefois affirmé qu'il faudrait faire plus pour améliorer l'état de préparation de l'industrie navale au Canada et l'état de l'industrie canadienne de la construction navale. Ils estiment que la SNCN est une stratégie judicieuse pour renouveler les flottes de la MRC et de la GCC et pour fournir du travail à l'industrie de la construction navale, mais ils ont souligné qu'il ne s'agissait justement que d'une stratégie gouvernementale d'acquisition. Ce qui manque, selon eux, c'est une stratégie industrielle qui contribuerait à favoriser le développement de tous les secteurs de l'industrie de la construction navale et de l'industrie navale du Canada et à fournir des débouchés à l'exportation⁴⁶⁸.

Il faut signaler que, depuis la fin de la Deuxième Guerre mondiale, le Canada n'a exporté aucun navire de guerre, à l'exception de quelques dragueurs de mines de la classe *Bay* qu'il a vendus à la France et à la Turquie dans les années 1950⁴⁶⁹. Les tentatives visant à promouvoir les navires de guerre construits au Canada sur les marchés d'exportation n'ont donné lieu à aucune vente. Entre 1992 et 1994, par exemple, l'Arabie saoudite a envisagé de commander au Canada trois frégates de la classe *Halifax* pour la Marine royale saoudienne, mais aucun marché ne s'est jamais concrétisé⁴⁷⁰. À titre de comparaison, plusieurs pays, dont la France et l'Allemagne, ont connu de beaux succès en exportant des navires de guerre de surface et des sous-marins partout sur la planète⁴⁷¹.

Cela étant dit, plusieurs témoins estimaient que la SNCN ouvre des débouchés à l'exportation de navires militaires. Quelques-uns d'entre eux étaient d'avis que certains des navires de la MRC et de la GCC devant être construits au Canada au cours des prochaines années dans le cadre de la SNCN seraient exportables et pourraient être vendus à des marines et à des gardes côtières étrangères. Il n'y a aucune raison pour que

467 Auger, [Stratégie nationale d'approvisionnement en matière de construction navale](#), p. 1.

468 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 29 novembre 2016 (Christyn Cianfarani).

469 Six dragueurs de mines de la classe Bay ont été vendus à la France en 1954 et quatre autres ont été vendus à la Turquie en 1958. Ken Macpherson et John Burgess, *The Ships of Canada's Naval Forces, 1910-1993*, St. Catharines, Vanwell Publishing, 1994, p. 173-179 [EN ANGLAIS SEULEMENT].

470 « Shipyard Woos Saudi Sales », *Bangor Daily News*, 9 septembre 1992 [EN ANGLAIS SEULEMENT]; « Canada Eyes Saudi Market for Newly Designed Frigate », *Bangor Daily News*, 2 mars 1994 [EN ANGLAIS SEULEMENT]; « Saint John Shipyard Loses Saudi Contract », *Bangor Daily News*, 25 novembre 1994 [EN ANGLAIS SEULEMENT]; MDN, [Examen interministériel du Projet des frégates canadiennes de patrouille – Rapport sur la sécurité](#), 26 mars 1999, p. A-3/11.

471 John Birkler, Denis Rushworth, James Chiesa, Hans Pung, Mark V. Arena et John F. Schank, [Differences Between Military and Commercial Shipbuilding](#), Santa Monica, RAND Corporation, 2005 [EN ANGLAIS SEULEMENT].

le Canada ne soit pas aussi concurrentiel que d'autres pays sur le plan de l'exportation de navires militaires, selon ce qu'a appris le Comité. Les témoins ont souligné que les coûts liés aux matériaux et à la main-d'œuvre au Canada sont aussi concurrentiels qu'en Europe et ailleurs. Dans le domaine des navires militaires, ont-ils indiqué, la conception de modèles simplifiés et polyvalents pouvant être produits à faible coût et convenir à diverses forces navales est la clé de la réussite de l'exportation⁴⁷².

Toutefois, tous les témoins n'étaient pas d'avis que le Canada devrait uniquement se concentrer sur l'exportation de navires militaires complets. Selon Christyn Cianfarani, la SNCN offre aussi d'excellents débouchés commerciaux à l'industrie canadienne de la technologie et des systèmes navals.

[P]resque chaque pays a des exigences spéciales. Il est très rare de prendre un navire de guerre et de le vendre tel quel à une autre nation [...] Ce qui est précieux, c'est ce qu'il y a à l'intérieur du navire [par exemple, l'ensemble de capteurs ou les systèmes de combat] [...] C'est quelque chose que vous pouvez exporter. Ce serait le genre de choses que vous envisageriez d'exporter dans le domaine de la construction navale⁴⁷³.

Selon une étude portant sur l'industrie canadienne de la défense menée récemment par l'AICDS et Innovation, Sciences et Développement économique Canada (ISDE), le Canada possède une grande capacité en matière de production de systèmes navals embarqués, de structures et de composants de navires militaires, de même qu'en matière de technologie de simulation, sans oublier la maintenance, la réparation et la révision des navires militaires. « [N]otre force dans ces capacités provient, en partie, des connaissances acquises grâce à nos antécédents en matière de construction de navires », a souligné M^{me} Cianfarani. De nombreuses entreprises ayant participé activement au projet de frégate canadienne de patrouille (FCP) et à d'autres projets canadiens de construction navale dans les années 1990 sont toujours en activité et elles vendent des systèmes navals, des composants de navires et d'autres technologies à des forces navales du monde entier⁴⁷⁴. « [U]n grand nombre d'entreprises créées à l'époque des frégates [canadiennes de patrouille] sont toujours en activité et [...] elles sont florissantes », a signalé Spencer Fraser. M. Fraser et le commodore (à la retraite) Eric Lerhe ont donné les exemples de DRS Technologies en Ontario, L-3 MAPPS au Québec et OSI en Colombie-Britannique. L-3 MAPPS est un chef de file mondial dans la production de systèmes intégrés de contrôle de plateforme, d'autres systèmes de contrôle de navires militaires et de simulateurs navals. Le Comité a appris que l'entreprise a vendu des milliers de systèmes navals dans pas moins de 40 pays. La Marine américaine, la Marine royale britannique et la Marine israélienne figurent parmi ses clients. Dans la même veine, DRS Technologies exporte dans le monde entier des systèmes de communications, des capteurs et d'autres technologies navales embarqués. Le commodore (à la retraite) Eric Lerhe a indiqué que certains des systèmes que produit

472 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 31 janvier 2017 (Spencer Fraser, John Schmidt et Alex Vicefield).

473 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 29 novembre 2016 (Christyn Cianfarani).

474 *Ibid.* Voir aussi Association des industries canadiennes de défense et de sécurité (AICDS) et Innovation, Sciences et Développement économique Canada (ISDE), [L'état de l'industrie canadienne de la défense, 2014](#), p. 17, 20 et 25.

cette entreprise ont été installés sur des porte-avions nucléaires de la Marine américaine. Quant à OSI, elle vend partout dans le monde des systèmes de passerelle intégrés pour les navires de guerre⁴⁷⁵. Ses systèmes ont été vendus à 19 marines et intégrés à plus de 500 sous-marins et navires de guerre de surface⁴⁷⁶. D'après l'expérience de ces entreprises, il est évident que les projets de construction de navires au pays, comme ceux qui sont en cours dans le cadre de la SNCN, peuvent servir de tremplin pour l'exportation.

Plusieurs témoins ont parlé de la décision prise récemment par le gouvernement néo-zélandais de faire moderniser deux de ses frégates au Canada, ce qui est un bon exemple des possibilités d'exportation qui existent pour les technologies et les systèmes navals canadiens⁴⁷⁷. En avril 2014, Lockheed Martin Canada a obtenu un contrat en vue de la mise à niveau du système de gestion de combat des deux frégates de la classe *Anzac* de la Marine royale néo-zélandaise⁴⁷⁸. Les deux navires de guerre seront équipés des mêmes systèmes de gestion de combat que ceux installés dans les frégates de la classe *Halifax* de la MRC qui ont été récemment modernisées. La mise à niveau des frégates de la classe *Anzac* sera effectuée en 2017 au chantier naval de Victoria de Seaspan⁴⁷⁹. Selon le contre-amiral (à la retraite) Patrick Finn, cette réalisation commerciale témoigne de la réussite du projet de modernisation et de prolongation de la durée de vie utile des frégates de la classe *Halifax*, ainsi que des possibilités d'exportation qui existent pour les entreprises canadiennes qui participent à la SNCN. Il a aussi signalé que d'autres pays s'intéressent au système de gestion de combat des frégates canadiennes de la classe *Halifax* modernisées⁴⁸⁰. Au début de 2017, par exemple, le gouvernement chilien a signé un contrat avec Lockheed Martin Canada en vue de la modernisation à mi-vie des trois frégates de type 23 de la Marine chilienne⁴⁸¹. D'autres possibilités d'exportation pourraient se présenter dans le futur à mesure que la MRC mettra en valeur les capacités de ses frégates de la classe *Halifax* modernisées dans le monde entier au cours des prochaines années. « Les marines finissent toujours par être

475 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 20 octobre 2016 (commodore (à la retraite) Eric Lerhe); NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 31 janvier 2017 (Spencer Fraser).

476 OSI, [OSI Marine Systems: Customers](#) [EN ANGLAIS SEULEMENT].

477 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 18 octobre 2016 (vice-amiral (à la retraite) Drew Robertson).

478 Lockheed Martin, [New Zealand Ministry of Defence Awards Upgrade Program to Lockheed Martin Canada](#), 2 mai 2014 [EN ANGLAIS SEULEMENT]; Lockheed Martin, [Lockheed Martin Canada Earns Role to Upgrade New Zealand Frigates](#), 23 mai 2014 [EN ANGLAIS SEULEMENT].

479 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 17 novembre 2016 (contre-amiral (à la retraite) Patrick Finn); NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 2 février 2017 (Jonathan Whitworth).

480 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 17 novembre 2016 (contre-amiral (à la retraite) Patrick Finn).

481 Lockheed Martin Canada, « Canadian Solution Selected by the Armada de Chile for Frigate Combat Management System Replacement Program », 23 mai 2017 [EN ANGLAIS SEULEMENT]. VOIR AUSSI « Chile Favours Lockheed Martin Canada for Frigate Mid-Life Upgrade », *Jane's Defence Weekly*, vol. 53, n^o 51 (21 décembre 2016), p. 10 [EN ANGLAIS SEULEMENT]; « [Lockheed Martin Canada to Lead Chilean Frigate Upgrade](#) », *Jane's Defence Weekly*, 21 février 2017 [EN ANGLAIS SEULEMENT].

utilisées pour promouvoir la base industrielle nationale⁴⁸² », a rappelé le vice-amiral (à la retraite) Drew Robertson au Comité.

L'AICDS estime que le Canada pourrait promouvoir plus énergiquement l'industrie canadienne de la défense et ses produits à l'étranger. Selon M^{me} Cianfarani, le problème au Canada tient au fait que nous ne considérons pas notre industrie de la défense comme un atout stratégique et que nous ne faisons pas activement la promotion de cette industrie et de ses produits à l'étranger. À titre d'exemple, elle a parlé du projet des navires de combat de surface canadiens et fait observer que plusieurs gouvernements étrangers ont envoyé au Canada certains de leurs plus récents modèles de navires de guerre pour faire valoir les technologies de leur pays et les capacités de leur industrie. « En règle générale, nous n'en faisons pas autant, comme nation », a-t-elle expliqué. À son avis, le Canada a besoin d'une stratégie industrielle de défense « qui pourrait ressembler » à la SNCN, qui engloberait tous les secteurs de l'industrie canadienne de la défense et qui serait axée sur l'exportation⁴⁸³. Elle a rappelé au Comité que l'industrie canadienne de la défense ne peut « survivre avec le marché intérieur seulement », car il est simplement trop petit. « [N]ous n'avons pas assez de volume au Canada pour soutenir l'industrie. » Les entreprises canadiennes du milieu de la défense ont besoin de l'exportation pour réussir et être concurrentielles. Environ 60 % des revenus de l'industrie canadienne de la défense, a-t-elle indiqué, proviennent des exportations. Selon elle, une stratégie industrielle de défense serait d'une « importance stratégique concernant la façon dont nous voulons utiliser notre industrie [...et] traiter avec d'autres nations », et aiderait aussi à déterminer « en tant que nation [...] ce que nous chercherons à vendre avec audace à d'autres nations ». Une stratégie industrielle de défense ferait clairement comprendre au reste du monde que le gouvernement canadien est prêt à appuyer l'infrastructure industrielle de la défense du Canada et à aider à promouvoir ses produits⁴⁸⁴.

Une stratégie industrielle de défense liée à la SNCN et axée sur l'exportation serait fort utile pour promouvoir et vendre les navires, les technologies et les systèmes navals canadiens sur les marchés étrangers, de l'avis de certains témoins. Ainsi, l'industrie de la construction navale et l'industrie navale du Canada obtiendraient de précieux contrats et on réduirait la possibilité qu'un cycle d'expansion et de ralentissement ne s'installe. Non seulement une telle stratégie contribuerait à l'essor de l'infrastructure industrielle de la défense du Canada, mais elle favoriserait aussi le savoir-faire canadien dans le domaine de la construction ainsi que de la révision, réparation et entretien de bâtiments et de systèmes navals complexes et perfectionnés. La MRC profiterait de tels investissements. Plus intéressant encore, les ventes à l'exportation contribueraient à réduire les coûts de production au Canada, ce qui se traduirait par des économies pour les clients comme la MRC⁴⁸⁵. C'est une question d'économies d'échelle. « [P]lus on construit souvent le même navire » ou les mêmes systèmes navals, a expliqué le contre-amiral (à la retraite)

482 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 18 octobre 2016 (vice-amiral (à la retraite) Drew Robertson).

483 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 29 novembre 2016 (Christyn Cianfarani).

484 *Ibid.*

485 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 31 janvier 2017 (Alex Vicefield).

Patrick Finn, sous-ministre adjoint (Matériels) au MDN, « plus on s'améliore et plus on peut réduire les coûts ». Il a cité l'exemple du projet des frégates canadiennes de patrouille dans les années 1990 et fait remarquer que « le neuvième navire construit a coûté environ moitié moins que le premier⁴⁸⁶ ».

CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

Le Comité est convaincu que le Canada est une nation maritime qui a d'importants intérêts dans ce domaine. Cependant, de nombreux Canadiens sont atteints de ce que Robert Huebert a appelé l'« aveuglement quand il s'agit de notre proximité aux océans⁴⁸⁷ ». Le fait qu'une grande partie de la population vive à l'intérieur du pays, sans contact régulier avec la zone côtière, tend à faire « oublier » à bien des gens que le Canada est une nation maritime, que son économie repose dans une large mesure sur le domaine maritime, et que notre sécurité nationale et nos intérêts économiques dépendent du soin que nous apportons à entretenir une Marine professionnelle. « [L]e niveau de sensibilisation du grand public à l'égard de la Marine est relativement faible », a affirmé le commodore (à la retraite) Daniel Sing. « [E]n ce qui a trait aux principes sous-jacents liés à l'importance de la Marine et à la mesure dans laquelle elle contribue à la défense du Canada, à la défense de l'Amérique du Nord et à la paix et la sécurité à l'échelle internationale, de façon générale, le grand public n'en sait pas grand-chose⁴⁸⁸. » Selon M. Huebert, « nombre de Canadiens oublient souvent [...] que les Canadiens dépendent de la puissance maritime [et que notre pays est une puissance navale] depuis au moins la [fin de la] Deuxième Guerre mondiale ». À son avis, cela est principalement attribué au fait que « les éléments principaux de notre puissance maritime se trouvent à Victoria [Colombie-Britannique] et à Halifax [Nouvelle-Écosse] ». Comme la flotte de la MRC est postée sur les côtes Est et Ouest de notre pays, la majorité des Canadiens n'ont jamais l'occasion de voir leur Marine à l'œuvre et, par conséquent, ils tendent « à oublier l'importance du rôle de la capacité navale⁴⁸⁹ ». Il n'est donc pas surprenant que le grand public canadien ignore ce que signifie appartenir à une collectivité accueillant la présence d'une force navale. Le résultat est on ne peut plus prévisible : les Canadiens ne comprennent pas vraiment ce que la Marine accomplit pour eux et pour leur pays. Il est temps que cela change.

Comme le Comité l'a appris au cours de la présente étude, la puissance navale est d'une importance capitale pour la défense du Canada. Tous les jours, les femmes et les hommes qui forment notre Marine protègent notre pays et ses intérêts maritimes, au Canada comme à l'étranger. Les Canadiens ont de quoi être fiers. Comme le vice-amiral Ron Lloyd l'a rappelé au Comité, notre « [M]arine – en réalité, les premiers intervenants de notre nation – constitue l'un des instruments de pouvoir national les plus souples et les plus résistants⁴⁹⁰ ». Lorsque des crises éclatent à l'étranger, les marins et les navires de

486 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 17 novembre 2016 (contre-amiral (à la retraite) Patrick Finn).

487 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 1 novembre 2016 (Robert Huebert).

488 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 18 octobre 2016 (commodore (à la retraite) Daniel Sing).

489 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 1 novembre 2016 (Robert Huebert).

490 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 27 octobre 2016 (vice-amiral Ron Lloyd).

guerre de la Marine sont souvent les premiers à être envoyés sur place. En effet, comme le contre-amiral John Newton l'a fait remarquer au Comité, ils sont « l'avant-garde de la réponse du gouvernement [en cas de] crise⁴⁹¹ ». Notre Marine fournit de l'aide humanitaire et des secours en cas de catastrophe à l'étranger, prend part à des patrouilles de surveillance des pêches et de la souveraineté au large des côtes canadiennes et, en collaboration avec les forces de la Coalition outre-mer, participe à des opérations de lutte contre le terrorisme, la piraterie et le narcotrafic, ainsi qu'à des opérations d'interdiction maritime. Elle demeure une force navale polyvalente pouvant être déployée à l'échelle mondiale et continue de protéger le Canada, ses citoyens et ses intérêts maritimes, au Canada et à l'étranger, en dépit de l'insuffisance actuelle de ses capacités. Il faut rappeler que, depuis les attentats terroristes du 11 septembre 2001, les navires de guerre canadiens ont été déployés de manière presque ininterrompue dans le cadre d'opérations navales menées au Canada et à l'étranger, ce qui a exercé une pression énorme sur les marins canadiens et leur famille. Nous sommes à jamais reconnaissants envers les femmes et les hommes de la MRC pour leurs sacrifices et leur dévouement au fil des ans.

Le Comité a appris qu'il est dans l'intérêt national du Canada d'avoir une Marine moderne, équilibrée, polyvalente, déployable dans le monde entier et prête au combat qui demeure interopérable avec les États-Unis, avec nos alliés de l'OTAN et, dans l'avenir, avec les forces navales d'autres pays partenaires. Parallèlement, il faut renouveler l'institution qu'est la Marine et veiller à ce que ses membres soient plus représentatifs de la société canadienne, qu'ils demeurent professionnels, hautement qualifiés et prêts à utiliser la future flotte de la Marine. La disponibilité opérationnelle des forces navales du Canada en dépend.

Si, comme le soutiennent certains experts de la défense, le XXI^e siècle marquera le début d'une nouvelle ère océanique, notre pays aura besoin d'une Marine forte pour défendre ses approches, ses intérêts et ses échanges commerciaux maritimes. Les Canadiens ne doivent pas oublier que leur pays est une nation maritime bordée de trois océans dont le domaine maritime est l'un des plus vastes au monde, ni que l'économie mondialisée repose largement sur le commerce et les échanges maritimes. Il est inévitable que des difficultés surgissent compte tenu du caractère incertain et imprévisible du climat de sécurité international. Notre Marine devra être prête à relever le défi.

Il faut faire de la Marine une priorité nationale. Il est clair que les prochaines années ne seront pas faciles. Il faudra du temps et beaucoup d'argent pour construire des navires de guerre. Il ne faut pas oublier que nous construisons aujourd'hui la flotte de demain et que nous devons le faire bien. Cela étant dit, l'insuffisance des capacités de la MRC alors qu'elle attend la livraison de sa future flotte constitue un problème. Il est donc primordial de combler ces lacunes dans les plus brefs délais et c'est pourquoi il est nécessaire d'accélérer la recapitalisation de la MRC. Comme l'a dit James Boutillier au Comité,

491 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 22 novembre 2016 (contre-amiral John Newton).

« la situation est urgente⁴⁹² ». Les femmes et les hommes de la MRC ne méritent rien de moins.

Par conséquent, le Comité présente au gouvernement du Canada les recommandations suivantes afin d'améliorer la défense navale du pays.

492 NDDN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 7 février 2017 (James Boutillier).

Le Comité recommande :

Recommandation 1

Que le gouvernement du Canada reconnaisse que la disponibilité opérationnelle de la Marine royale canadienne est l'un des principaux piliers garantissant notre souveraineté et notre sécurité nationales, tout en étant conscient que les actes d'agression commis par la Russie et la Chine dans le domaine maritime représentent une menace directe pour le Canada et ses intérêts.

Recommandation 2

Que le budget de la Marine soit suffisamment augmenté pour permettre au Canada de s'acquitter de ses obligations nationales et internationales, pour assurer la recapitalisation de la flotte et pour veiller à ce que les membres de la Marine royale canadienne obtiennent la formation et l'équipement dont ils ont besoin et reçoivent l'appui qu'ils méritent.

Recommandation 3

Que le gouvernement du Canada réaffirme son engagement envers ses partenaires de l'OTAN et de l'ANASE et participe régulièrement aux patrouilles de liberté de la navigation avec les partenaires susmentionnés.

Recommandation 4

Que le gouvernement du Canada mette en œuvre un plan de recrutement, de rétention et de formation pour la Réserve de la Marine royale canadienne.

Recommandation 5

Que le gouvernement du Canada garantisse à la Marine royale canadienne un financement adéquat pour le recrutement, la rétention et la formation du personnel de la Force régulière de la Marine royale canadienne, en particulier pour la formation relative aux nouveaux navires et systèmes mis en œuvre dans le cadre de la Stratégie nationale en matière de construction navale.

Recommandation 6

Que le gouvernement du Canada continue d'appuyer et d'améliorer la Stratégie nationale en matière de construction navale, qui a été adoptée avec l'appui de tous les partis, et qu'il reconnaisse que cette stratégie, sous sa forme actuelle, constitue un minimum requis pour la recapitalisation de la Marine royale canadienne.

Recommandation 7

Que le gouvernement du Canada reconnaisse le besoin de s'assurer que les navires de combat de surface canadiens disposent de capacités comparables à celles d'un croiseur ou d'un destroyer lance-missiles moderne.

Recommandation 8

Que le gouvernement du Canada envisage des chantiers navals additionnels pour des travaux supplémentaires et futurs qui s'ajoutent au travail accompli et le complètent en vertu de la Stratégie nationale en matière de construction navale.

Recommandation 9

Que le gouvernement du Canada envisage la possibilité d'un organisme central unique ayant l'autorité et la responsabilité de s'occuper des acquisitions en défense afin d'accroître la transparence et la rapidité des acquisitions en mettant fin au partage de la responsabilité.

Recommandation 10

Que le gouvernement du Canada entame le processus de remplacement de la flotte de sous-marins canadiens dans l'intention d'augmenter la taille de la flotte avec des sous-marins aptes à fonctionner sous les glaces dans notre milieu marin unique et à contrer les menaces dans les eaux côtières.

Recommandation 11

Que le gouvernement du Canada exerce son option d'achat d'un troisième navire de soutien interarmées afin de garantir la capacité opérationnelle permanente originalement envisagée dans le projet de 2006 concernant les navires de soutien interarmées.

Recommandation 12

Que le gouvernement du Canada fasse en sorte que le pétrolier ravitailleur d'escadre (PRE) de classe Resolve demeure opérationnel afin de combler les lacunes de la Marine royale canadienne en matière de capacité de ravitaillement en mer jusqu'à la livraison d'un troisième navire de soutien interarmées et que, en cas de retards importants, un contrat soit passé pour obtenir un deuxième navire PRE de classe Resolve.

Recommandation 13

Que le gouvernement du Canada entame immédiatement un processus pour faire l'acquisition de 12 patrouilleurs côtiers canadiens pour la Marine royale canadienne dans le cadre de la Stratégie nationale en matière de construction navale.

Recommandation 14

Que le gouvernement du Canada fasse passer de trois à six le nombre de satellites de la Constellation RADARSAT afin d'améliorer les capacités de surveillance de l'Arctique et des domaines maritimes canadiens.

Recommandation 15

Que le gouvernement du Canada continue d'appuyer la poursuite de l'intégration de la technologie des drones pour la connaissance des domaines arctique et maritime dans la future flotte navale canadienne.

Recommandation 16

Que le gouvernement du Canada crée et finance un projet d'acquisition pour remplacer la flotte des avions patrouilleurs CP-140 Aurora de l'ARC par de nouveaux aéronefs multimissions plus avancés au cours des prochaines années.

Recommandation 17

Que le gouvernement du Canada reconnaisse le besoin d'établir une priorité et une doctrine plus marquées en matière de capacité et de présence navale canadienne dans la région arctique.

Recommandation 18

Que le gouvernement du Canada s'affirme comme chef de file, au sein de l'OTAN, par sa spécialisation dans la protection de la souveraineté dans l'Arctique, tant en matière de capacités que de doctrine.

Recommandation 19

Que le gouvernement du Canada achève immédiatement l'Installation navale de Nanisivik sur l'île de Baffin.

Recommandation 20

Que le gouvernement du Canada lance immédiatement un plan pour remplacer la flotte de brise-glace du Canada afin de garantir la sécurité du trafic maritime et de défendre la souveraineté dans l'Arctique.

Recommandation 21

Que le gouvernement du Canada réaffirme le statut de la Garde côtière canadienne en tant qu'organisme sans responsabilités navales ou d'application de la loi jusqu'à ce qu'une étude soit menée afin d'évaluer la faisabilité de son inclusion dans la Marine royale canadienne.

Recommandation 22

Que le gouvernement du Canada établisse une Stratégie industrielle de défense afin d'appuyer l'industrie de défense du Canada, favoriser l'innovation et les investissements dans la recherche et le développement en défense, promouvoir activement les produits de défense canadiens à l'étranger et offrir des possibilités d'exportation aux sociétés canadiennes et, notamment, à celles de construction navale.

ANNEXE A

Les flottes de combat des 60 principales marines dans le monde (2016)

Pays	Navires de combat de surface								Sous-marins	Total
	Navires de projection de puissance		Navires de combat de surface de grande envergure			Navires de combat de surface de moindre envergure				
	Porte-avions	Grands Navires amphibies	Croiseurs	Destroyers	Frégates	Corvettes	Patrouilleurs et navires de combat côtiers	Bâtiments pour la lutte contre les mines		
Asie-Pacifique	6	26	9	74	190	122	1 455+	182	219	2 283+
Australie	0	3	0	0	11	0	15	6	6	41
Bangladesh	0	0	0	0	5	6	50	5	0	66
Chine	1	4	0	21	57	27	180+	41	57	388+
Inde	1	1	0	14	13	8	99	6	14	156
Indonésie	0	5	0	0	12	20	64	8	2	111
Japon	3	3	2	33	9	0	6	27	19	102
Malaisie	0	0	0	0	10	4	33	4	2	53
Myanmar	0	0	0	0	5	2	111	0	0	118
Nouvelle-Zélande	0	1	0	0	2	0	6	0	0	9
Corée du Nord	0	0	0	0	2	0	383+	24	73	482+
Pakistan	0	0	0	0	10	0	16	3	8	37
Philippines	0	1	0	0	1	0	66	0	0	68
Singapour	0	4	0	0	6	6	29	4	4	53
Corée du Sud	0	2	3	6	14	35	74+	10	23	167+
Sri Lanka	0	0	0	0	0	0	131	0	0	131
Taiwan	0	1	4	0	22	1	50	14	4	96
Thaïlande	1	1	0	0	9	7	77	17	0	112
Vietnam	0	0	0	0	2	6	65	13	7	93
Europe	4	15	5	69	109	79	449	234	145	1 109
Belgique	0	0	0	0	2	0	2	6	0	10
Bulgarie	0	0	0	0	4	0	3	6	0	13
Danemark	0	0	0	3	4	0	9	6	0	22
Finlande	0	0	0	0	0	0	18	15	0	33
France	1	4	0	12	11	0	22	18	10	78
Allemagne	0	0	0	7	8	0	0	33	6	54
Grèce	0	0	0	0	13	5	28	4	11	61
Italie	2	3	0	9	8	4	14	10	7	57
Pays-Bas	0	2	0	4	2	0	4	6	4	22
Norvège	0	0	0	5	0	0	23	6	6	40
Pologne	0	0	0	0	2	1	3	20	5	31
Portugal	0	0	0	0	5	5	18	0	2	30
Roumanie	0	0	0	3	0	4	21	11	0	39
Russie	1	0	5	15	12	48	47	45	62	235
Espagne	0	3	0	5	6	0	23	6	3	46
Suède	0	0	0	0	0	5	142	10	5	162
Turquie	0	0	0	0	18	6	47	15	13	99
Ukraine	0	0	0	0	1	1	3	1	0	6
Royaume-Uni	0	3	0	6	13	0	22	16	11	71

Pays	Navires de combat de surface								Sous-marins	Total
	Navires de projection de puissance		Navires de combat de surface de grande envergure			Navires de combat de surface de moindre envergure				
	Porte-avions	Grands Navires amphibies	Croiseurs	Destroyers	Frégates	Corvettes	Patrouilleurs et navires de combat côtiers	Bâtiments pour la lutte contre les mines		
Amériques	11	34	24	71	69	16	348	19	98	690
Argentine	0	0	0	5	6	3	13	0	3	30
Brésil	1	2	0	3	10	0	44	5	5	70
Canada	0	0	0	0	12	0	12	0	4	28
Chili	0	1	0	1	7	0	13	0	4	26
Colombie	0	0	0	0	4	1	53	0	4	62
Équateur	0	0	0	0	1	6	3	0	2	12
Mexique	0	0	0	0	6	0	122	0	0	128
Pérou	0	0	1	0	7	6	6	0	6	26
États-Unis	10	31	23	62	8	0	57	11	68	270
Uruguay	0	0	0	0	2	0	15	3	0	20
Venezuela	0	0	0	0	6	0	10	0	2	18
Afrique	0	3	0	2	26	10	255+	18	11	325+
Algérie	0	1	0	0	7	6	18	0	4	36
Égypte	0	2	0	1	8	2	58	14	4	89
Libye	0	0	0	0	1	0	11+	0	0	12+
Maroc	0	0	0	1	5	1	49	0	0	56
Nigeria	0	0	0	0	1	1	113	2	0	117
Afrique du Sud	0	0	0	0	4	0	6	2	3	15
Moyen-Orient	0	0	0	3	14	22	365+	10	26	440+
Bahreïn	0	0	0	0	1	2	10	0	0	13
Iran	0	0	0	0	5	2	237+	5	21	270+
Israël	0	0	0	0	0	3	50	0	5	58
Oman	0	0	0	0	3	2	10	0	0	15
Arabie saoudite	0	0	0	3	4	4	26	3	0	40
Émirats arabes unis	0	0	0	0	1	9	32	2	0	44
Total	21	78	38	219	408	249	2 872+	463	499	4 847+

Notes : Le tableau ne porte que sur les marines. Il n'y est pas question des navires opérés par les gardes côtières; par les services de douane et de protection des frontières; par les corps de police et d'autres organismes d'application de la loi; par les gardes-frontières, les gardes civils, les gardes révolutionnaires et d'autres types de forces paramilitaires. En outre, le tableau ne comprend que les navires de combat de surface et les sous-marins. Il ne comprend pas les divers navires auxiliaires non destinés au combat que possèdent et opèrent ces marines, comme les pétroliers ravitailleurs d'escadre (AOR), les navires de logistique et de soutien, les navires amphibies et les embarcations de débarquement, les navires-hôpitaux, les navires de recherche et hydrographiques, les navires-écoles, les bateaux escorte, les embarcations-soutiens pour plongeurs, les bâtiments de surveillance de port, les bateaux-pompes, les remorqueurs et autres types de navires semblables.

La catégorie des « grands navires amphibies » ne comprend que les types de bâtiments amphibies porte-hélicoptères suivants : porte-hélicoptères (LPH), bâtiments de débarquement (LHA), bâtiments de débarquement à plateforme d'hélicoptères (LHD), ravitailleurs héli-plate-forme d'atterrissage (LPD), et ravitailleur héli-plate-forme (LSD). D'autres types de bâtiments amphibies, comme le bâtiment de débarquement moyen (LSM) ou le bâtiment de débarquement de chars (LST), ne sont pas inclus dans la catégorie des « grands navires amphibies ».

La catégorie des « patrouilleurs et navires de combat côtiers » comprend tous les types de navires de combat de surface de moindre envergure, à l'exception des corvettes et des bâtiments pour la lutte contre les mines. Cette catégorie comprend les embarcations d'attaque rapide, les navires de combat en zone littorale, les patrouilleurs côtiers et extracôtiers, les bâtiments de patrouille côtière, les patrouilleurs et d'autres types de petits navires de combat armés.

Source : Tableau préparé à partir de données de l'International Institute for Strategic Studies (IISS), *The Military Balance 2017*, p. 27-548.

ANNEXE B

Les principaux programmes de construction navale dans le monde (2016)

Pays	Navires de combat de surface								Sous-marins	Total
	Navires de projection de puissance		Navires de combat de surface de grande envergure			Navires de combat de surface de moindre envergure				
	Porte-avions	Grands Navires amphibies	Croiseurs	Destroyers	Frégates	Corvettes	Patrouilleurs et navires de combat côtiers	Bâtiments pour la lutte contre les mines		
Asie-Pacifique	4	10	0	90		45	162	27	104	442
Australie	0	0	0	3	9	0	12	0	12	36
Bangladesh	0	0	0	0	0	2	10	0	2	14
Chine	1	2	0	8	11	7	0	2	14	45
Inde	2	4	0	5	11	10	31	12	23	98
Indonésie	0	1	0	0	0	6	6	0	12	25
Japon	1	0	0	4	0	0	0	2	4	11
Malaisie	0	0	0	0	0	6	0	0	0	6
Myanmar	0	0	0	0	0	0	8	0	0	8
Nouvelle-Zélande	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1
Pakistan	0	0	0	4		0	8	0	8	20
Philippines	0	1	0	0	3	1	33	0	0	38
Singapour	0	0	0	0	0	8	5	0	2	15
Corée du Sud	0	2	0	3	11	0	35	5	19	75
Taiwan	0	0	0	4	8	0	11	6	4	33
Thaïlande	0	0	0	0	2	1	2	0	3	8
Vietnam	0	0	0	0	4	4	0	0	1	9
Europe	2	3	1	23	76	19	62	13	59	258
Danemark	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1
France	0	0	0	11	0	0	0	0	6	17
Finlande	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Allemagne	0	0	0	0	10	0	0	0	0	10
Grèce	0	0	0	0	6	0	2	2	1	11
Italie	0	1	0	0	5	10	0	0	1	17
Pays-Bas	0	0	0	0	2	0	0	0	4	6
Norvège	0	0	0	0	0	0	1	0	6	7
Pologne	0	0	0	0	0	1	0	3	3	7
Portugal	0	1	0	0	0	0	4	0	0	5
Russie	0	0	1	12	27	6	17	7	18	88
Espagne	0	0	0	0	5	0	3	0	4	12
Suède	0	0	0	0	0	0	18	0	2	20
Turquie	0	1	0	0	4	2	10	0	6	23
Ukraine	0	0	0	0	4	0	1	0	0	5
Royaume-Uni	2	0	0	0	13	0	5	0	8	28
Americas	2	10	0	66		4	125	0	38	245
Argentine	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2
Brésil	0	0	0	0	5	4	25	0	7	41
Canada	0	0	0	15		0	6	0	0	21
Chili	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2

Pays	Navires de combat de surface								Sous-marins	Total
	Navires de projection de puissance		Navires de combat de surface de grande envergure			Navires de combat de surface de moindre envergure				
	Porte-avions	Grands Navires amphibies	Croiseurs	Destroyers	Frégates	Corvettes	Patrouilleurs et navires de combat côtiers	Bâtiments pour la lutte contre les mines		
Colombie	0	0	0	0	0	0	48	0	0	48
Mexique	0	0	0	0	0	0	37	0	0	37
Pérou	0	2	0	0	0	0	2	0	0	4
États-Unis	2	7	0	26	18	0	0	0	28	81
Uruguay	0	0	0	0	2	0	3	0	0	5
Venezuela	0	1	0	0	0	0	0	0	3	4
Afrique	0	1	0	0	8	1	10	0	6	26
Algérie	0	1	0	0	3	1	0	0	2	7
Égypte	0	0	0	0	4	0	3	0	4	11
Nigeria	0	0	0	0	1	0	1	0	0	2
Afrique du Sud	0	0	0	0	0	0	6	0	0	6
Moyen-Orient	0	0	0	0	9	7	36	0	11	63
Iran	0	0	0	0	5	0	4	0	10	19
Israël	0	0	0	0	0	0	4	0	1	5
Oman	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1
Arabie saoudite	0	0	0	0	4	6	25	0	0	35
Émirats arabes unis	0	0	0	0	0	1	2	0	0	3
Total	8	24	1	272	76	395	40	218	1 034	

Notes : Les chiffres concernent les navires de combat de surface et les sous-marins qui étaient en construction en 2016, ainsi que ceux qui avaient été commandés ou qui devaient être commandés dans les années à venir. Le tableau n'englobe pas les chiffres relatifs aux navires auxiliaires non destinés au combat, comme les pétroliers ravitailleurs d'escadre (AOR), les navires de logistique et de soutien, les navires amphibies et les embarcations de débarquement, les navires-hôpitaux, les navires de recherche et hydrographiques, les navires-écoles, les bateaux escorte, les embarcations-soutiens pour plongeurs, les bâtiments de surveillance de port, les bateaux-pompes, les remorqueurs et autres types de navires semblables.

Source : Tableau préparé à partir de données de Stephen Saunders, éd., *Jane's Fighting Ships, 2016-2017*, IHS Global, 2016, p. 2-1006.

ANNEXE C

LISTE DES TÉMOINS

Organismes et individus	Date	Réunion
<p>Association navale du Canada</p> <p>Vam (Retraité) Drew Robertson</p> <p>Cmdre (Retraité) Daniel Sing Directeur Affaires navales</p>	2016/10/18	21
<p>Ligue navale du Canada</p> <p>Captv (Retraité) Harry Harsch Vice-président Affaires maritimes</p>		
<p>À titre personnel</p> <p>Capf (Retraité) Ken Hansen Membre du comité consultatif scientifique Institute for Ocean Research Enterprise</p> <p>Cmdre (Retraité) Eric Lerhe, Centre for the Study of Security and Development Dalhousie University</p>	2016/10/20	22
<p>Ministère de la Défense nationale</p> <p>Cmdre C.P. Donovan Directeur général du développement des forces navales Marine royale canadienne</p> <p>Vam Ron Lloyd Commandant Marine royale canadienne</p> <p>PM1 Michel Vigneault Marine royale canadienne</p>	2016/10/27	24
<p>À titre personnel</p> <p>Andrea Charron Professeure adjointe Université du manitoba Directrice du Centre pour le renseignement sur la sécurité et les études de la défense à l'Université Carleton</p> <p>Robert Huebert Professeur associé Département de sciences politiques University of Calgary</p>	2016/11/01	25
<p>Ministère de la Défense nationale</p> <p>Stephen Burt Chef adjoint du renseignement de la Défense Commandement du renseignement des Forces canadiennes</p>	2016/11/03	26

Organismes et individus	Date	Réunion
Ministère de la Défense nationale Cam (Retraité) Patrick Finn Sous-ministre adjoint Matériels	2016/11/17	28
Ministère des Travaux publics et des Services gouvernementaux Lisa Campbell Sous-ministre adjointe Approvisionnement maritime et de défense		
Ministère de la Défense nationale Cam Art McDonald Commandant Forces maritimes du Pacifique et Force opérationnelle interarmées du Pacifique Marine royale canadienne Cam John Newton Commandant Forces maritimes de l'Atlantique et Force opérationnelle interarmées de l'Atlantique Marine royale canadienne	2016/11/22	29
Association des industries canadiennes de défense et de sécurité Christyn Cianfarani Présidente	2016/11/29	31
Ministère des Pêches et des Océans Jeffery Hutchinson Sous-commissaire Stratégie et construction navale Garde côtière canadienne Mario Pelletier Sous-commissaire Opérations Garde côtière canadienne	2016/12/08	33
Chantier Davie Canada Inc. Alex Vicefield Président Federal Fleet Services Inc. Spencer Fraser Chef de la direction John Schmidt Vice-président Commercial	2017/01/31	34
Chantiers maritimes Irving inc. Scott Jamieson Vice-président Programmes	2017/02/02	35

Organismes et individus	Date	Réunion
Kevin McCoy Président		
J.D. Irving, Limited		
James D. Irving Co-président-directeur général		
Seaspan		
Jonathan Whitworth Chef de la direction Seaspan ULC		
À titre personnel	2017/02/07	36
James Boutilier Professeur adjoint Études du Pacifique University of Victoria		
Michael Byers Professeur Département de sciences politiques University of British Columbia		
David Perry Analyste principal Institut canadien des affaires mondiales		
Joel Sokolsky Professeur Département de sciences politiques Collège militaire royal du Canada		
Ministère de la Défense nationale	2017/02/09	37
PM 1 David Arsenault Premier maître Réserve navale Marine royale canadienne		
Cmdre Marta B. Mulkins Commandant Réserve navale Marine royale canadienne		
Captv Chris Ross Commandant adjoint Réserve navale Marine royale canadienne		
Australian Strategic Policy Institute	2017/02/14	38
Peter Jennings Directeur général		

DEMANDE DE RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

Conformément à l'article 109 du Règlement, le Comité demande au gouvernement de déposer une réponse globale au présent rapport.

Un exemplaire des *procès-verbaux* pertinents ([réunions nos 21, 22, 24, 25, 26, 28, 29, 31, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 44, 45, 46, 49, 50, 51, 52 et 53](#)) est déposé.

Respectueusement soumis,

Le président,

Stephen Fuhr

Opinion complémentaire du NPD au rapport sur la disponibilité opérationnelle des Forces navales du Canada

Le NPD appuie le rapport du Comité permanent de la défense nationale au sujet de la disponibilité opérationnelle de la Marine royale et des Forces navales canadiennes, mais il souhaite faire quelques observations complémentaires¹.

Les néo-démocrates tiennent à souligner le fait que le Comité appuie fermement la Stratégie nationale de construction navale (SNCN); un appui qui a toute son importance. Ils croient que cette stratégie est absolument essentielle à la réussite à long terme des initiatives de recapitalisation et de modernisation de la Marine royale canadienne (MRC). La SNCN a été approuvée lors de la 41^e législature, avec le soutien de tous les partis, car elle était vue comme un moyen de doter le Canada des capacités navales nécessaires pour protéger sa souveraineté, honorer ses engagements internationaux et renforcer sa capacité de recherche et sauvetage. Par le fait même, la SNCN permettra à la construction navale canadienne, qui est une industrie viable et dynamique, de continuer d'exister sans passer par des cycles récurrents d'expansion et de ralentissement. Même si les contrats ont été octroyés à deux chantiers navals – l'un sur la côte Est et l'autre sur la côte Ouest –, la Stratégie aura des retombées positives sur le pays tout entier. Des contrats de sous-traitance ont été conclus dans toutes les provinces, et des travaux ont déjà commencé. Mais si on les annule, cela ne fera que retarder la livraison des navires et de l'équipement dont la Marine a besoin.

Quand elle a été adoptée, la SNCN avait pour objectif de répondre aux besoins minimaux de la MRC. Avec les reports récents de financement des immobilisations et les changements dans le nombre de navires à construire, on en est venu à se demander si la SNCN visait un « plafond » ou plutôt un « seuil » à atteindre, comme prévu initialement. En effet, par exemple, la SNCN devait permettre la construction de trois navires de soutien interarmées. Le gouvernement libéral a ramené ce nombre à deux, un pour l'Est et l'autre pour l'Ouest. Il reste qu'avec seulement deux navires de soutien interarmées – un sur la côte atlantique et un autre sur la côte pacifique –, il manquera périodiquement un navire de soutien à cause des exigences en matière d'entretien et de formation. C'est la raison pour laquelle les néo-démocrates appuient fortement la recommandation du Comité de construire trois navires de soutien interarmées.

Par ailleurs, la SNCN ne prend pas en considération les capacités navales additionnelles nécessaires, comme les projets de remplacement des navires de la classe *Kingston*. Ces projets de construction supplémentaires pourraient être réalisés dans le cadre de contrats avec d'autres chantiers navals canadiens, de manière à ce que les deux chantiers visés par la SNCN continuent de se concentrer sur leur mission. Les néo-démocrates travailleront avec leurs

¹ Les néo-démocrates regrettent l'inclusion, à la fin du paragraphe 143 du rapport, d'un extrait du témoignage livré par Peter Jennings.

collègues parlementaires pour veiller à ce que les Forces canadiennes soient équipées correctement et que notre industrie soit la première à profiter de la recapitalisation de nos Forces.

Les néo-démocrates sont favorables aux augmentations nécessaires et raisonnables des dépenses en matière de défense, afin que les membres des Forces canadiennes aient la formation et l'équipement dont ils ont besoin pour s'acquitter des missions difficiles et dangereuses que nous leur confions, et qu'ils aient aussi tout le soutien qu'ils méritent à la fin de leur service. Les néo-démocrates reconnaissent que nos Forces ont un rôle central à jouer dans la promotion de la paix dans le monde. Toutefois, si le Canada veut être un chef de file dans la promotion d'un monde plus stable et plus sûr, il devra aussi s'attaquer aux causes de l'instabilité et des conflits. C'est la raison pour laquelle les néo-démocrates croient que le Canada devrait augmenter le montant de l'aide internationale dans les mêmes proportions que les dépenses pour la défense. C'est en se dotant d'une armée et d'une politique d'aide fortes que le Canada pourra véritablement contribuer à bâtir un monde plus sûr.