



Chambre des communes
CANADA

Comité permanent de la défense nationale et des anciens combattants

NDDN • NUMÉRO 017 • 1^{re} SESSION • 38^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le jeudi 3 février 2005

—
Président

M. Pat O'Brien

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

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

Comité permanent de la défense nationale et des anciens combattants

Le jeudi 3 février 2005

•(0900)

[Traduction]

Le président (M. Pat O'Brien (London—Fanshawe, Lib.)): Je déclare ouverte la 17^e séance du Comité permanent de la défense nationale et des anciens combattants de la Chambre des communes.

Nous reprenons aujourd'hui l'étude du comité sur l'acquisition de quatre sous-marins en provenance du Royaume-Uni et de la façon dont cette acquisition a été faite. Nous examinons la prise de décisions au niveau politique, la formation, la modernisation en rattrapage de ces sous-marins, etc.

Nous espérons que les travaux du comité touchent à leur fin. Nous pensons, pour le moment, pouvoir produire une ébauche de rapport d'ici la fin février et présenter notre rapport officiel à la Chambre d'ici la mi-mars au plus tard, sans écarter la possibilité d'émettre un rapport modifié si nous le jugeons nécessaire.

Je signale simplement que le comité souhaite avoir accès au rapport de la commission d'enquête lorsqu'il sera disponible. Comme nous savons que l'amiral a reconvoqué la commission, je m'attends à ce qu'il s'écoule un certain temps avant que nous ne puissions obtenir ce rapport.

Cela vous donne une idée de ce qui retiendra l'attention du comité au cours du prochain mois ou des six semaines à venir.

La réunion d'aujourd'hui sera divisée en deux parties. Nous entendrons d'abord un témoin important pour notre étude, l'ancien commandant Peter Kavanagh, qui a pris sa retraite des Forces canadiennes en mai 2002, après 20 ans de carrière dans la marine, dont 17 ans dans les sous-marins. Je sais qu'il pourra nous fournir des renseignements utiles aujourd'hui.

Chers collègues, je propose de demander à M. Kavanagh de faire une déclaration liminaire s'il le désire. Je lui demanderais de ne pas dépasser 10 minutes.

Vous n'êtes pas obligé de le faire. C'est à vous d'en décider, monsieur. Ensuite, nous passerons aux questions comme d'habitude.

Comme nous avons d'autres questions importantes à examiner, je suggère qu'aux environs de 10 heures ou 10 h 30 au plus tard, nous terminions l'audition de M. Kavanagh et que nous passions à la deuxième partie de nos travaux.

Sur ce, monsieur Kavanagh, je vous souhaite la bienvenue au nom des membres du comité. Si vous le désirez, vous pouvez nous faire une déclaration liminaire.

M. Peter T. Kavanagh (À titre personnel): Je n'ai pas de déclaration liminaire. Je suis seulement là pour répondre à vos questions.

Le président: Très bien. Nous allons donc entrer dans le vif du sujet. Comme les députés adorent poser des questions je vais leur donner tout de suite l'occasion de le faire.

Nous commencerons par M. O'Connor, s'il vous plaît.

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

Monsieur Kavanagh, bienvenue parmi nous. Je comptais beaucoup sur votre présence, car deux des pistes que j'ai essayé de suivre dans le cadre de cette enquête sont celles du processus d'acquisition et du processus de formation. Les problèmes que peut poser le processus de formation sont, à mon avis, tout aussi importants que ceux qui se rapportent au processus d'acquisition.

J'ai demandé des documents, qui ne nous sont pas encore parvenus pour diverses raisons, au sujet des plans de formation pour les sous-marins. Je supposais, peut-être à tort, que la marine avait un plan de formation cohérent pour ses sous-marins. J'ai déjà demandé ces plans, par le passé, pour l'*Oberon* et je les ai également demandés pour les sous-marins actuels. Pouvez-vous confirmer si la marine a des plans de formation pour les sous-marins qui ne sont pas les mêmes que pour les frégates, et le reste?

•(0905)

M. Peter T. Kavanagh: La réponse est oui.

Un des problèmes qui se posent en ce qui concerne les sous-marins canadiens—pas seulement dans le cadre de cette acquisition, mais au moins depuis une vingtaine d'année, sinon plus—c'est que notre marine est avant tout une marine de surface qui dispose de quelques sous-marins. De nombreuses politiques concernant, par exemple, la formation ou le personnel ont été appliquées arbitrairement aux sous-marins alors qu'elles n'y étaient pas toujours adaptées. La formation a toujours posé un problème en ce sens que vous devez faire un sous-mariner de quelqu'un qui a reçu toutes sortes de formations pour de l'équipement de navires de surface.

Par le passé, la majeure partie de la formation était une formation pratique, sur le tas, en mer, parce qu'il n'y avait pratiquement pas d'infrastructure de formation à terre. La situation a changé ces dernières années. La marine se dote maintenant de formateurs et de ce genre de choses.

Le problème que vous soulevez n'a donc pas commencé à la fin des années 90, mais dure depuis de nombreuses années.

M. Gordon O'Connor: Une autre impression que j'ai et que vous pourrez peut-être confirmer étant donné que vous avez longtemps fait partie du corps de sous-marinière est que, vers la fin de leur vie utile, les sous-marins de classe *Oberon* ont été ramenés au port et qu'il n'y a plus eu de formation en mer pendant quelques années. Cette formation a été suspendue en attendant l'acquisition d'une nouvelle classe de sous-marins.

Pourriez-vous me dire ce qu'il est advenu, selon vous, du professionnalisme de la formation au cours de ces années?

M. Peter T. Kavanagh: Remontons aux alentours de 1996. Dans le milieu des sous-marinières, nous savions qu'on s'apprêtait à faire l'acquisition de sous-marins de classe *Victoria* et que l'*Oberon* ne serait pas éternel. Depuis plusieurs années, nous commençons à manquer d'argent pour l'*Oberon*. Les politiques à l'égard du personnel et de la formation ont été mises en veilleuse parce que tout le monde attendait l'annonce de la conversion à la classe *Victoria*.

Si je me souviens bien, nous avions besoin d'environ 290 sous-marinières qualifiés pour participer à la formation qui devait être donnée au Royaume-Uni dans le cadre de tout ce programme de conversion. Dès 1997, nous savions que nous étions en difficulté. Nous étions bien loin d'avoir le nombre de sous-marinières requis, mais comme toute la marine était en crise sur le plan du personnel, de la formation et de tout le reste, ces questions n'ont pas été résolues.

En 1998, quand le projet a été annoncé, il manquait une centaine de sous-marinières. La marine savait qu'elle était depuis des années au bord du gouffre, mais le problème n'avait pas été réglé. Nous n'avions tout simplement pas les ressources voulues ou l'appui nécessaire. Aux termes du contrat, nous devions envoyer au Royaume-Uni 288 sous-marinières ou peu importe leur nombre et ces sous-marinières devaient avoir leur dauphin.

Comme la Royal Navy avait décidé de fournir uniquement une formation pour la conversion et non pas une formation pour les sous-marins, nous avons pris l'*Ojibwa*, un vieux sous-marin de classe *Oberon* pour dispenser une formation pratique à quai. C'est ce qu'on appelle une croisière rapide. Vous simulez la navigation en mer et vous déclenchez des incendies, des inondations et des incidents de ce genre. Nous avons transformé l'*Onondaga* en centre de formation. Pendant un peu plus d'un an, l'*Onondaga* est allé en mer avec pour seule mission de produire de nouveaux sous-marinières. Ces sous-marinières ont reçu, en moyenne, cinq jours de formation en mer pour obtenir leur titre de compétence.

Pour vous donner une idée, quand je suis devenu sous-marinier en 1986, mon programme de formation en mer durait 12 mois, mais je l'ai terminé en huit mois. J'ai passé tout ce temps en mer. Vous ne devenez pas sous-marinier du jour au lendemain. Je ne sais pas quelle devrait être la durée de la formation en mer aujourd'hui, car nous avons maintenant davantage de simulateurs et de formation à terre. De mon temps, il y avait très peu de formation à terre, mais il y en a maintenant beaucoup plus. Toutefois, aucune étude rationnelle n'a été faite pour établir quels sont les besoins. Tout ce processus a été déterminé par des obligations contractuelles ou le nombre de sous-marinières nécessaire pour faire naviguer ces sous-marins. C'est à partir de là que le programme de formation a été établi.

Pour cette raison, le niveau d'expérience des sous-marinières a énormément diminué. En 1999-2000, il y avait encore un bon nombre de gens expérimentés qui avaient servi dans les vieux sous-marins de classe *Oberon*. Ceux dont on a accéléré la formation n'y sont pour rien. Ce sont de bons marins, de bons officiers, mais ils n'ont pas l'expérience requise. Ils sont de plus en plus nombreux à manquer d'expérience.

À l'époque, certains disaient qu'il s'agissait seulement de traverser cette passe et qu'une fois en mer, les gens obtiendraient davantage d'expérience et leur formation se ferait tout naturellement. Bien entendu, ce n'est pas ce qui s'est passé à cause de tous les retards et de la mauvaise gestion du programme. Nous avons maintenant tout

un corps de sous-marinières qui manquent d'expérience et cela s'est fait au détriment de la formation pratique en mer.

M. Gordon O'Connor: Quand nous étions à Halifax—et vous y avez fait allusion—on nous a parlé du manque de formation en mer, mais la marine nous a dit que les méthodes antérieures étaient périmées, qu'on disposait maintenant de simulateurs grâce auxquels on pouvait pratiquement tout faire à terre et se contenter d'un peu de temps en mer. Qu'en pensez-vous?

M. Peter T. Kavanagh: Ce n'est absolument pas vrai. Je suis tout à fait convaincu de l'utilité des simulateurs et de la formation grâce aux simulateurs, mais nous n'en sommes pas encore là.

La marine possède un certain nombre de simulateurs. L'un deux, le simulateur de commande de navire est excellent pour entraîner les sous-marinières chargés de ces fonctions à répondre aux urgences comme les incendies, les inondations, et ainsi de suite. Nous avons un autre simulateur de nature plus tactique, baptisé le SOTT pour la manipulation du périscope et ce genre de chose.

• (0910)

Il n'existe pas de simulateur qui entraîne un équipage à répondre à n'importe quel type d'urgence qui peut se produire à bord d'un sous-marin. Il n'y a pas de simulateur pour la lutte contre les incendies et l'organisation sécurité. Les navires de surface en ont un et il y a une école de formation pour l'organisation sécurité, mais quand les sous-marinières vont suivre une formation de lutte contre les incendies ou contre les avaries, ils prennent le matériel portatif qui se trouve à bord des sous-marins pour s'exercer à éteindre un feu dans un récipient. Ce n'est pas une simulation réaliste du genre de situations auxquelles on peut être confronté dans un sous-marin, comme nous l'avons malheureusement constaté.

Ce sera peut-être possible un jour, et j'accepterais l'argument de la marine, mais pour le moment, je ne partage absolument pas cette opinion.

Le président: Merci, monsieur O'Connor.

[Français]

Monsieur Bachand, vous disposez de sept minutes.

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

Monsieur Kavanagh, en 2002—je crois que c'était au mois de mai—, vous avez pris votre retraite. Il semblerait que...

[Traduction]

Le président: Désolé, j'aurais dû prévenir notre témoin qu'il devait mettre son écouteur.

[Français]

M. Claude Bachand: Monsieur Kavanagh, selon les documents que j'ai lus, vous auriez pris votre retraite en mai 2002. À l'époque, le commandant de la marine, qui était l'amiral Buck, vous aurait dit que votre façon de voir les choses était typique de la vieille école. Est-ce que l'amiral Buck vous aurait dit cela lorsque vous avez insisté pour qu'il y ait de l'entraînement en mer?

•(0915)

[Traduction]

M. Peter T. Kavanagh: Ce ne sont pas les paroles de l'amiral Buck, mais celles de l'amiral MacLean, et je n'étais pas là lorsqu'il l'a dit. C'était à la suite d'une déclaration publique que j'avais faite au sujet du niveau de formation. Il a déclaré que c'était l'opinion d'un capitaine de sous-marin de la vieille école. Ce sont les mots dont il s'est servi.

[Français]

M. Claude Bachand: Peut-on dire que vous avez quitté la marine parce que vous étiez en désaccord avec l'amiral MacLean à propos de l'entraînement? Peut-on affirmer cela?

[Traduction]

M. Peter T. Kavanagh: J'ai décidé de démissionner à la fois pour des raisons personnelles et professionnelles. Ce n'était pas seulement à cause du niveau de formation, mais aussi en raison de la mauvaise gestion du programme de formation des Forces maritimes de l'Atlantique. C'est parce qu'en tant qu'officier chargé de la formation en mer des sous-marinières, j'étais dans l'incapacité d'apporter le moindre changement. On ne me laissait pas prendre les décisions. Ma première responsabilité était de veiller à ce que les équipages soient en sécurité en mer. À cause des décisions qui ont été prises autour de moi, je me suis retrouvé dans l'incapacité de jouer mon rôle.

Je dois également dire au comité que je n'ai pas démissionné pour une question de principe, que je n'ai pas écrit de lettre expliquant les raisons pour lesquelles je démissionnais. Il faut dire que, pendant des années, j'avais répété la même chose. Vous finissez pas avoir l'impression de prêcher dans le désert et j'ai commencé à avoir des doutes. J'ai pensé que je me trompais peut-être. C'est pour toutes ces raisons que j'ai démissionné.

[Français]

M. Claude Bachand: Vous semblez dire que vous considérez que le programme était mal géré et qu'on vous court-circuitait. Avez-vous l'impression que les jeunes matelots que vous entraînez auraient voulu adhérer à votre thèse plutôt qu'à celle de l'état-major?

[Traduction]

M. Peter T. Kavanagh: Oui, le milieu des sous-marinières était très découragé, parce que personne n'osait dire les choses telles qu'elles étaient. J'ai obtenu énormément d'appuis suite à ce que j'ai fait et j'en ai encore en raison de mes déclarations publiques de l'année dernière.

[Français]

M. Claude Bachand: Il y a quelques minutes, vous parliez d'une mauvaise gestion du programme. Pouvez-vous nous donner des exemples de la façon dont on imposait à des matelots une formation qui n'était pas conforme à votre conception de la formation?

[Traduction]

M. Peter T. Kavanagh: Pour vous donner un exemple, je dois dire que j'étais capitaine de corvette. Ceux qui prenaient des décisions étaient plus haut gradés que moi, mais j'étais chargé de la formation en mer et j'étais directement responsable de la plupart des questions de sécurité.

Quand les sous-marins sont arrivés du Royaume-Uni, un certificat les autorisait à traverser l'océan en sécurité. Le plan initial prévoyait qu'ils seraient ensuite immobilisés ou qu'ils feraient immédiatement l'objet de travaux au Canada pendant six mois. C'est ensuite que

devait commencer ce que nous appelons la préparation au combat. C'est là que les formateurs montent à bord et commencent très lentement des exercices d'entraînement en mer et préparent l'équipage à lutter contre les incendies et les inondations, etc.

À cause de tous les retards survenus au Royaume-Uni, les problèmes de formation dont nous parlons ont été exacerbés et la marine a compris qu'il fallait conduire les sous-marins en mer pour former l'équipage. Nous avons fait une évaluation des risques et déterminé que si les sous-marins restaient très près de Halifax, nous pourrions le faire en sécurité. Cela posait des problèmes au niveau de l'évacuation, du sauvetage, du personnel, de la continuité, et ainsi de suite.

Les Forces maritimes de l'Atlantique ont décidé arbitrairement de faire participer le *Windsor* à un exercice international au large des côtes de Virginie sans faire d'évaluation des risques et au mépris total des règles de sécurité que le commandement maritime avait établi pour les sous-marins ici, à Ottawa, au CEMFM. C'était sans consulter les gens qui s'occupaient quotidiennement de ces questions, c'est-à-dire moi principalement, mais pas uniquement. J'ai appris que le sous-marin allait là-bas en même temps que son capitaine, qui n'en savait rien. Nous étions assis ensemble et nous avons lu le message en même temps. Il n'était pas au courant. J'ai dû outrepasser l'autorité de mon supérieur et m'adresser au Chef d'état-major de la Force maritime qui a immédiatement mis fin à ce projet. Mais cet épisode m'a convaincu que je ne pouvais pas faire mon travail.

Pour ce qui est de la mauvaise gestion, je veux surtout parler des travaux réalisés au Canada. L'acquisition des sous-marins avait été faite au moyen d'une enveloppe de financement. Cette enveloppe ne permettait pas de payer la facture de maintenance ou d'acheter des pièces de rechange. Quand les sous-marins sont arrivés au Canada pour y être adaptés aux exigences canadiennes, la marine avait fort à faire pour envoyer des navires participer à l'opération Apollo. L'installation de maintenance de la flotte n'avait pas la capacité de s'acquitter de ces deux tâches. Au lieu de le reconnaître—et j'ai assisté à ces séances d'information toutes les semaines—les responsables de la maintenance disaient à l'amiral que tout allait bien, qu'il n'y avait pas de problème. Pendant ce temps, pratiquement aucun travail n'était fait sur les navires. L'amiral de l'époque, qui était l'amiral MacLean, a été surpris et embarrassé par tous les retards dont il n'a été informé qu'à la onzième heure.

•(0920)

[Français]

M. Claude Bachand: Vous aviez la responsabilité de concevoir, mettre en oeuvre, exécuter et préparer des scénarios d'exercice qui étaient inclus dans une trousse de formation pour les matelots. Vous a-t-on donné la possibilité de faire ces trousse ou s'il y a eu ingérence de la part de vos officiers supérieurs, qui vous auraient dit qu'ils ne voulaient pas vos trousse mais d'autres types de trousse?

Ma dernière question est la plus importante. Considérez-vous que les matelots qui sont actuellement sous-marinières ont reçu toute la formation nécessaire pour faire leur travail, ou si vous pensez que leur mauvaise formation peut nuire à leur travail sur les sous-marins?

[Traduction]

M. Peter T. Kavanagh: Ce n'est pas ce qui m'a arrêté, mais j'ai démissionné à cause des retards qui ont eu lieu avant que j'aie en mer faire ce travail.

Quant à savoir si les sous-marinières reçoivent ou non un entraînement adéquat, la formation qu'ils obtiennent à terre est excellente. Cela ne fait aucun doute. Mais j'estime qu'un équipage n'est pas prêt à remplir sa mission à moins d'avoir passé un certain temps en mer. C'est certainement ce qui manque et ce problème ne sera pas réglé tant que les bateaux ne reprendront pas la mer.

Le président: Merci.

[Français]

Merci, monsieur Bachand.

[Traduction]

Monsieur Blaikie, s'il vous plaît, vous avez sept minutes.

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

Vous avez parlé tout à l'heure de certaines mesures dont vous étiez mécontent et qui avaient été prises pour satisfaire à des obligations contractuelles. Pourriez-vous nous en dire plus?

M. Peter T. Kavanagh: Je n'ai rien eu à voir avec la façon dont ce marché a été conclu. Même si je portais l'uniforme, je n'ai rien eu à voir avec l'inspection initiale des navires. J'étais un sous-marinière qui essayait d'assurer la sécurité de tout le personnel dans les sous-marinières de classe *Oberon* et je n'étais évidemment pas le seul.

On nous a présenté ce programme en nous disant que nous irions sur place obtenir la formation, vérifier l'état des navires, que nous allions les réactiver, les ramener chez nous et commencer nos opérations. C'était presque la même chose que de louer une automobile : vous allez chercher les clés, vous vérifiez si les pneus sont bien gonflés, vous démarrez et vous prenez l'autoroute.

Nous avons eu des problèmes à n'en plus finir avec les sous-marinières de classe *Oberon* sur le plan du personnel et de leur formation—et ils se sont aggravés à la fin des années 90 parce que nous avons attendu très longtemps qu'une décision soit prise—et la marine comme telle était en crise, si bien que nous ne pouvions pas respecter nos obligations contractuelles. Cette obligation consistait à fournir un certain nombre de sous-marinières. Je crois qu'il s'agissait de 288 sous-marinières parfaitement qualifiés et formés. Je me trompe peut-être, mais c'était aux environs de ce chiffre. On a commencé alors à revoir ce qu'était un sous-marinière parfaitement qualifié et formé. En fait, nous avons changé la norme.

L'hon. Bill Blaikie: C'est donc ce que les Britanniques exigeaient dans le contrat pour vous donner les sous-marinières?

M. Peter T. Kavanagh: Oui, pour accepter les gens qui allaient suivre la formation. Ils y tenaient absolument. Ils refusaient d'accepter des gens non compétents. Il fallait que ce soit des sous-marinières parfaitement qualifiés.

• (0925)

L'hon. Bill Blaikie: Pour la formation donnée au Royaume-Uni.

M. Peter T. Kavanagh: C'est cela.

L'hon. Bill Blaikie: Vous avez parlé de l'exercice auquel le *Windsor* a participé sans que vous soyez consulté ou sans que vous soyez...

M. Peter T. Kavanagh: Il n'y a pas participé, mais il en a reçu l'ordre.

L'hon. Bill Blaikie: Il a failli y aller.

M. Peter T. Kavanagh: Oui.

L'hon. Bill Blaikie: D'où émanait cet ordre? D'où provenait cette décision?

M. Peter T. Kavanagh: Des Forces maritimes de l'Atlantique. Je dois dire qu'à ce moment-là nous venions de mettre sur pied le Programme de sécurité des sous-marinières de la Marine, car nous essayions de faire les choses comme il faut. Le Programme de sécurité des sous-marinières de la Marine faisait partie du CEMFM. Les Forces maritimes de l'Atlantique ont pris cette décision sans consulter qui que ce soit. Je ne sais pas pourquoi, car je n'ai pas participé à ces discussions.

L'hon. Bill Blaikie: Lorsque vous parlez de la formation en mer, je suis certainement d'accord avec vous pour dire que rien ne vaut l'expérience sur le terrain et que les simulations ont certaines limitations. Comment pouvez-vous simuler un incendie en mer ou vous y préparer? Il n'y a pas de vrai incendie, n'est-ce pas?

M. Peter T. Kavanagh: Non.

J'ai des années d'expérience dans ce domaine. Nous avons une machine que nous appelons *Misty*. C'est un peu comme dans une discothèque des années 70 où vous aviez de la fumée qui s'élevait du sol. Cette machine répand une fumée non toxique dans l'environnement. Comme c'est inoffensif, vous ne pouvez pas simuler l'horreur d'un véritable incendie. Je n'ai jamais vécu d'incident comme celui du *Chicoutimi*, mais au cours de ma carrière, j'ai vécu deux incendies en mer et la fumée n'est pas quelque chose que vous pouvez simuler parfaitement. Nous sommes limités.

L'hon. Bill Blaikie: Vous avez dit que l'opération Apollo avait empêché de faire ce qu'il fallait faire. Pourriez-vous nous parler un peu plus de ses répercussions?

M. Peter T. Kavanagh: Du milieu à la fin des années 90, l'installation de maintenance a été victime de la réduction de 25 p. 100 des dépenses de défense, si bien que sa capacité a été réduite d'environ 50 p. 100. Elle n'avait tout simplement pas les ressources nécessaires pour s'acquitter de ces deux tâches.

À l'époque, la marine semblait avoir cinq ou six priorités à satisfaire en même temps. Les priorités ne cessaient de s'accumuler, ce qui était très décourageant pour tout le monde, car nous n'avions pas les ressources nécessaires pour faire tout ce que le commandement et le gouvernement nous demandaient de faire.

L'hon. Bill Blaikie: Mais en même temps, une bonne partie des problèmes se situaient du côté du Royaume-Uni. Voulez-vous dire que nous n'avions pas les ressources voulues pour faire ce que nous avions à faire au Royaume-Uni dans le cadre de la conversion ou est-ce de ce côté-ci de l'Atlantique que nous ne pouvions pas faire notre travail?

M. Peter T. Kavanagh: C'était de ce côté-ci. Il y a eu certainement de longs retards au Royaume-Uni à cause des problèmes de réactivation qui ont surgi et c'est, je crois, en grande partie le gouvernement britannique qui a dû en assumer le coût. Cela nous a touchés en ce sens que nous avons dû garder des marins là-bas pendant de longues périodes, et pas seulement pendant six mois. Mais n'oubliez pas qu'à leur arrivée ici, les bateaux devaient passer six mois dans un chantier maritime canadien où l'on devait changer leur système d'armes, par exemple.

L'hon. Bill Blaikie: C'est ce qui a été touché par le...

M. Peter T. Kavanagh: Oui.

L'hon. Bill Blaikie: Ce programme semble avoir été victime de retards continuels. Il y a eu les retards du côté britannique parce que la réactivation des sous-marins posait un tas de problèmes et il y a eu, au départ, un retard dans la décision politique d'acheter ou non les sous-marins. On a dit qu'il fallait les acheter, mais qu'au lieu de le faire maintenant, il valait mieux le faire plus tard. Il y a eu ensuite le retard du côté britannique à cause des problèmes de réactivation dont certains auraient pu se poser de toute façon et qui ont été aggravés, dans certains cas, du fait que les sous-marins sont restés en cale sèche aussi longtemps. Puis il y a eu des retards du côté canadien. J'ai l'impression qu'il y a eu des retards constants, pour une raison ou une autre.

M. Peter T. Kavanagh: Oui, ces retards étaient, dans une large mesure, impossibles à éviter et à prévoir, mais ils étaient également en bonne partie prévisibles. Une bonne partie du problème vient de ce que nous avons acheté des sous-marins pour 750 millions de dollars, ou je ne sais quel montant, et que nous nous sommes abstenus délibérément d'acheter les pièces de rechange dont nous avions besoin parce que nous manquions d'argent. La décision ayant été prise, nous devions amener les sous-marins chez nous et régler ces questions plus tard. Nous n'avons donc pas acheté les pièces de rechange même si nous savions que nous en aurions besoin. Nous n'avons pas tenu compte des besoins de maintenance de ces bateaux et ils sont importants. Ils sont deux fois, trois fois ou même quatre fois plus importants. De plus, nous n'avons pas créé de bureau pour la gestion de ce projet. Nous avons fait venir les sous-marins au Canada et nous avons essayé de gérer le projet dans le cadre des structures du quartier général de la Défense nationale. Cela n'a tout simplement pas marché.

• (0930)

L'hon. Bill Blaikie: Vous n'avez pas acheté les pièces de rechange. Ces pièces étaient disponibles au Royaume-Uni, mais elles n'ont pas été achetées?

M. Peter T. Kavanagh: Je n'en suis pas certain. Certaines n'étaient sans doute pas disponibles, mais d'autres l'étaient. Nous ne les avons pas achetées parce que nos fonds étaient insuffisants.

L'hon. Bill Blaikie: Quel genre de pièces?

M. Peter T. Kavanagh: Des soupapes et pièces de ce genre.

L'hon. Bill Blaikie: Pourquoi la maintenance de l'Upholder est-elle beaucoup plus coûteuse que celle l'Oberon?

M. Peter T. Kavanagh: C'est à cause de la conception de ce sous-marin. Elle est beaucoup plus complexe. La technologie de l'Oberon est de nature mécanique. C'était un excellent sous-marin, mais construit dans les années 60 à partir d'une technologie des années 50. Les systèmes de l'Upholder sont très complexes. Ils s'usent beaucoup plus facilement et exigent donc beaucoup de maintenance.

Le président: Votre dernière question, monsieur Blaikie, s'il vous plaît.

L'hon. Bill Blaikie: C'est un peu comme la différence entre ma vieille Pontiac 1962 et l'auto que j'ai maintenant.

Je n'ai pas d'autres questions, monsieur le président.

Le président: Merci beaucoup.

Nous passons maintenant à ce côté-ci et monsieur Martin, vous avez sept minutes, s'il vous plaît.

L'hon. Keith Martin (Esquimalt—Juan de Fuca, Lib.): Merci, capitaine Kavanagh, d'être venu aujourd'hui. Nous apprécions votre présence.

Vous avez dit que la formation à terre était excellente pour nos sous-marinières, mais qu'à votre avis, les équipages ont besoin de passer plus de temps en mer. Combien de temps supplémentaire la formation des sous-marinières en mer devrait-elle durer sachant que cette nouvelle formation à terre est excellente?

M. Peter T. Kavanagh: Je ne peux pas citer de chiffre, car j'ignore où ils en sont actuellement. Je suis parti depuis deux ans. Je parle régulièrement à des gens du milieu.

En fait, tout dépend si les simulateurs sont mis en place comme prévu; cela dépend aussi du nombre de personnes expérimentées au sein de chaque équipe et je ne peux donc pas vous répondre.

Je dirais qu'en 1998, comme nous savions ce qui se préparait, une commission chargée d'élaborer un cours de formation a essayé d'établir quelle devrait être la formation de base du sous-marinière pour répondre aux besoins. Nous avons longuement parlé de la formation en mer. Nous ne voulions pas que quelqu'un obtienne son insigne de dauphin sans avoir été du tout en mer alors que c'était une possibilité étant donné la façon dont les documents étaient rédigés. Nous avons fixé certains chiffres. C'était 21 jours pour un officier et sept ou 10 jours pour un simple matelot, mais quelqu'un a enlevé ces chiffres des documents avant qu'ils ne soient publiés.

L'hon. Keith Martin: C'était l'opinion du groupe. Il avait décidé que ce serait raisonnable.

M. Peter T. Kavanagh: L'opinion des experts en la matière, oui.

L'hon. Keith Martin: Cela me ramène à la formation donnée en Grande-Bretagne dans les sous-marins de classe Upholder. Savez-vous quelles étaient les exigences de formation, le temps que les sous-marinières du Royaume-Uni devaient passer en mer?

M. Peter T. Kavanagh: Les six mois exigés ont été réduits à quatre, je crois. Je n'en suis pas certain, mais je pense que c'est ce qu'ils ont fait. Normalement, c'était six mois, mais je pense qu'ils ont réduit cela à quatre mois.

L'hon. Keith Martin: Dans ces mêmes sous-marins?

M. Peter T. Kavanagh: Cela dépend, car le Royaume-Uni a également des sous-marins nucléaires. Il y avait deux catégories de sous-marinières dans la Royal Navy, ceux des sous-marins classiques et ceux des sous-marins nucléaires.

L'hon. Keith Martin: Afin de ne pas mélanger les pommes et les oranges, je veux parler des sous-marins de la classe Upholder et non pas des sous-marins nucléaires.

M. Peter T. Kavanagh: Je le sais, mais si un sous-marinière nucléaire est affecté à un Upholder, le recyclage dont il a besoin n'est pas le même que pour un collègue qui a travaillé dans un sous-marin de la classe Oberon. Je ne sais pas quelle est la durée de sa formation.

L'hon. Keith Martin: Très bien. Cela m'amène à ma question suivante. Vous êtes un capitaine de frégate qui compte 17 années d'expérience dans les sous-marins de la classe Oberon. Quel pourcentage de votre expérience est transférable aux sous-marins diesel-électriques?

M. Peter T. Kavanagh: Vous parlez du Upholder, du Victoria...

L'hon. Keith Martin: Oui.

M. Peter T. Kavanagh: ...parce que ce sont deux sous-marins diesel-électriques.

Une bonne partie. Par exemple, j'ai fait ma carrière dans des sous-marins de la classe *Oberon*, mais j'ai suivi mon cours de formation dans un sous-marin hollandais. Je suis parti du principe que le navire avait un périscope, un sonar et quelque chose à l'arrière pour me permettre d'avancer. C'est une version très simpliste, mais c'est ce dont j'avais besoin pour faire naviguer le sous-marin.

Pour ce qui est de connaître les systèmes, ce n'était pas du tout la même chose. Je suis allé passer un an au Royaume-Uni où j'ai suivi une formation dans des sous-marins de la classe Victoria et c'était très différent.

L'hon. Keith Martin: Comme vous le savez, nous essayons d'établir si la formation du personnel, et non pas d'un capitaine comme vous, présente des lacunes. Par conséquent, si vous disposez d'un corps de sous-mariniers qui ont travaillé dans l'*Oberon*, de quelle formation supplémentaire ont-ils besoin, surtout en mer, pour pouvoir travailler efficacement et en toute sécurité dans des sous-marins de la classe Victoria?

• (0935)

M. Peter T. Kavanagh: Personnellement, je crois qu'un équipage habitué à l'*Oberon* qui suit une formation de recyclage de trois mois, dont trois ou quatre semaines en mer, devrait pouvoir faire tout ce que vous lui demanderez de faire.

Quand nous avons commencé à examiner ces sous-marins, on s'est dit que les gens inexpérimentés auraient moins de difficulté que les autres parce que tout était entièrement nouveau. Les systèmes étaient très avancés par rapport à ceux de l'*Oberon*. Ce n'était donc pas entièrement faux. Par conséquent, pour ce qui est d'utiliser les systèmes, vous pouvez apprendre à le faire sans avoir eu d'expérience préalable à bord de l'*Oberon*. Mais ce qui manque alors, c'est la réaction intuitive lorsqu'un événement inattendu se produit, lorsque quelque chose va mal. Vous ne pouvez pas vous attendre à ce qu'un matelot qui a passé cinq jours en mer abaisse immédiatement un écran de cantonnement et ferme une porte de cloison sans même avoir à réfléchir. Cela vient avec le temps et l'expérience. Je pourrais vous citer plusieurs exemples de ce genre.

L'hon. Keith Martin: Désolé de vous interrompre, mais certains ont fait valoir que la formation à terre—et c'est ce que nous essayons d'établir... Dans quelle mesure la formation à terre permet-elle, alliée à la formation en mer, de produire un sous-marinier bien entraîné, ce que nous désirons tous?

Nous essayons d'établir quelle est la formation en mer supplémentaire qu'exige cette nouvelle génération de sous-marins, en plus de cette nouvelle et excellente formation à terre, comme vous le dites, pour produire un sous-marinier bien entraîné? Si j'ai bien compris, vous laissez entendre que la marine produit des sous-mariniers qui ne sont pas suffisamment qualifiés. J'ai du mal à croire qu'elle soit prête à risquer un équipage et un navire de 250 millions de dollars en les plaçant dans une situation précaire. C'est très difficile à imaginer.

M. Peter T. Kavanagh: Les gens qui prennent ces décisions ne sont pas des menteurs; ils ne le font pas délibérément. Certains d'entre eux ne comprennent tout simplement pas la réalité à bord des sous-marins. Ne l'oubliez pas, nous avons une marine de surface qui possède quelques sous-marins. Il y a très peu de sous-mariniers, si bien qu'un grand nombre des personnes qui participent à ces discussions sont des marins de surface qui n'ont pas l'expérience des sous-marins. Ils sont conseillés par des sous-mariniers expérimentés et certains de ces officiers ne sont pas d'accord avec moi.

L'hon. Keith Martin: L'amiral MacLean est un sous-marinier.

M. Peter T. Kavanagh: Oui. Il a été sous-marinier au début des années 80.

L'hon. Keith Martin: Vous avez mentionné les coûts d'exploitation annuels des sous-marins de la classe Victoria. Connaissez-vous ces chiffres?

M. Peter T. Kavanagh: Non.

L'hon. Keith Martin: Merci.

Le président: Le président voudrait maintenant vous poser directement une question, monsieur Kavanagh. Estimez-vous que la Marine canadienne a envoyé des sous-mariniers qui n'avaient pas suffisamment d'expérience en mer, mettant ainsi en danger leur vie et celle du reste de l'équipage?

M. Peter T. Kavanagh: C'est mon opinion personnelle, en effet.

Le président: Merci.

Nous passons au deuxième tour. Chacun a droit à cinq minutes, à commencer par M. Casson.

M. Rick Casson (Lethbridge, PCC): Merci, monsieur le président, et merci, monsieur Kavanagh, d'être venu aujourd'hui et d'être aussi sincère avec nous.

Ma première question concerne la formation à la lutte contre les incendies dans le cadre de ce contrat. Au cours de la séance d'information au ministère de la Défense, j'ai posé une question au sujet des méthodes de formation utilisées pour la lutte contre les incendies et de la simulation. On m'a dit que ces simulations étaient faites avec de la vraie fumée et de la vraie chaleur. Est-ce exact?

• (0940)

M. Peter T. Kavanagh: Oui. Les équipages qui sont allés en Angleterre ont reçu la formation à la lutte contre les incendies. Au Canada, nous avons adopté une version modifiée de la formation donnée pour les navires de surface. Les gens de surface ont un compartiment rempli de flammes et de fumée dans lequel ils doivent aller éteindre le feu.

Nous faisons la même chose dans les sous-marins. Nous entrons dans un compartiment rempli de fumée—ce sont de vraies flammes—avec du matériel portatif de lutte contre les incendies. Nous défonçons les portes de cloison et ce genre de choses et nous éteignons le feu. Une coque épaisse pose des problèmes très particuliers pour la lutte contre les incendies, mais nous ne recevons pas de formation à ce niveau-là.

M. Rick Casson: Combien de sous-mariniers canadiens ont suivi cette formation en Angleterre, en situation très réelle?

M. Peter T. Kavanagh: Tous les membres de l'équipage qui ont ramené les sous-marins au Canada et donc tous ceux qui sont allés suivre le programme de formation complet.

M. Rick Casson: En ce qui concerne l'absence de bureau spécial pour la gestion de ce projet d'acquisition, dont vous avez parlé, dans quelles circonstances établirait-on ce genre de bureau? Quelle doit être l'importance du projet pour qu'un bureau spécial soit créé?

M. Peter T. Kavanagh: Chaque fois qu'on procède à l'acquisition d'importants biens d'équipement ou même à un radoub de grande envergure, on constitue un bureau de gestion de projet. Si vous connaissez le destroyer frégate de la classe 280, ou DDH, il a fait l'objet d'un programme de modernisation baptisé TRUMP. Cela a fini par coûter aux environs de 4 milliards de dollars. Il y avait un bureau où plusieurs centaines de personnes s'occupaient exclusivement de ce projet. Le projet d'hélicoptères mobilise plusieurs centaines de personnes.

Dans le cas de cette acquisition, les sous-marins ont été achetés tout faits, peut-on dire, mais nous devions l'adapter aux exigences canadiennes. Il y avait toutes sortes de travaux à faire et le projet a été confié à une vingtaine de personnes. Par conséquent, quand les sous-marins sont arrivés, un projet avait été lancé pour les ramener au Canada et procéder à leur canadianisation. L'envergure de ce projet était très limitée et le contrat a été respecté, mais les sous-marins ne sont pas opérationnels. Il y a toutes sortes de problèmes à résoudre sur le plan du personnel, de la formation, du nouvel équipement, etc.

Un bureau de gestion de projet disposerait du financement et des ressources nécessaires pour faire ce travail, mais dans le cas qui nous intéresse ce bureau n'existe pas. Il y a ce qu'on appelle un « programme ». Huit ou 10 personnes y sont affectées et elles doivent travailler dans le cadre de la structure existante du quartier général de la Défense nationale.

Par exemple, si le sous-marin est équipé d'un nouveau système de guerre électronique, comme c'est le cas, le soutien de ces systèmes doit provenir d'un bureau existant, que nous appellerons le bureau de la guerre électronique. Ce bureau doit déjà s'occuper d'autres systèmes comme ceux des navires de surface. Lorsqu'on demande à un bureau d'utiliser ses ressources financières pour faire d'autres dépenses, c'est assez angoissant. C'est aussi difficile que de nager à contre-courant. Et c'est ce qui s'est passé. Dès que le premier sous-marin est arrivé, nous avons commencé à éprouver des problèmes à cause de cette réalité. Tous ceux qui ont participé à ce processus avoueront, s'ils sont honnêtes, que l'utilisation de la structure en place a été un échec. C'est une des raisons de nos retards.

M. Rick Casson: On nous a dit que les États-Unis avaient offert de l'argent pour nous aider à financer l'achat des sous-marins et à participer à une formation conjointe. Êtes-vous au courant de ce scénario? Avez-vous déjà participé personnellement à des opérations de formation conjointes avec les Américains?

M. Peter T. Kavanagh: Oui. J'y ai consacré une grande partie de ma carrière.

J'étais au courant de cette offre. Je n'en ai pas été informé directement, mais j'ai lu les journaux et je me souviens d'avoir entendu des gens en parler. Je n'ai pas participé aux négociations.

M. Rick Casson: Quelle est l'importance de nos activités conjointes avec la Marine américaine en ce qui concerne nos sous-marins?

M. Peter T. Kavanagh: Bien entendu, il n'y en a pas actuellement, mais quand nous avions l'*Oberon*, nous passions facilement la moitié de notre temps au large de la côte américaine. Chaque année, nous allions là-bas lancer des torpilles dans les champs de tir des américains, mais nous participions également à leurs exercices. Si nous le faisons, c'est parce qu'ils y tenaient énormément. Le sous-marin diesel-électrique constituait la principale menace qu'ils avaient définie pour leur marine. Ils avaient très peur que des « pays voyous » se procurent ces armes et ils devaient

apprendre à se défendre. Nous étions pour eux les meilleurs alliés qui puissent leur donner le temps d'établir des tactiques pour se défendre.

• (0945)

M. Rick Casson: Les haut gradés qui ont pris certaines de ces décisions ont-ils jamais expliqué comment vous étiez censés rendre ces sous-marins opérationnels et les entretenir alors qu'il n'y avait pas d'argent pour les pièces de rechange et la maintenance?

M. Peter T. Kavanagh: Parlez-vous de l'*Oberon* ou du *Victoria*?

M. Rick Casson: Du *Victoria*.

M. Peter T. Kavanagh: C'était une des sources de frustration. Même à mon niveau, c'est-à-dire au niveau tactique, nous savions que ces décisions avaient été prises parce qu'autrement il n'y aurait pas eu de sous-marins. C'était cela ou rien. Quand nous avons soulevé ces questions, on nous a répondu que ce serait réglé plus tard, qu'il n'y avait pas d'argent, mais qu'on y remédierait par la suite.

Le président: Merci, monsieur Casson.

Nous allons maintenant passer de ce côté-ci.

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

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

Merci, monsieur Kavanagh.

Pour revenir à la lutte contre les incendies, vous avez été en service à bord de l'*Oberon*. Je me demande quelles sont les différences sur le plan de la formation. Vous avez parlé de la fumée, des flammes, etc. Il s'agissait de la formation donnée au Royaume-Uni. En ce qui concerne l'entraînement des sous-marinières ici au Canada, pourriez-vous me résumer très rapidement ce qui a été fait dans le cas de l'*Oberon* et en quoi c'est différent du *Victoria*, les lacunes ou les différences entre les deux?

M. Peter T. Kavanagh: Certainement, en plus de la lutte contre les incendies, la formation a posé un problème pendant des années, tant dans le cas de l'*Oberon* que dans celui du *Victoria*.

Du temps de l'*Oberon*, la formation était très semblable à celle des marins de surface, à quelque différence près. Nous nous servions de l'équipement à notre disposition, mais nous n'avions pas de simulateur de sous-marin dans lequel nous allions éteindre des incendies. Pendant l'exercice d'entraînement, nous procédions à une intervention rapide, qui consiste à faire monter tout l'équipage à bord, à fermer les écoutilles, en étant toujours amarrés, et en prétendant que nous étions en mer. Nous emmenions avec nous la machine à faire de la fumée et nous allumions des incendies.

Quand c'était fait, nous allions en mer ou nous faisons à peu près la même chose. Nous soumettions les marins à divers scénarios au cours desquels des incendies étaient allumés dans différentes parties du bateau.

M. Anthony Rota: À bord de l'*Oberon*?

M. Peter T. Kavanagh: Oui.

Pour ce qui est du Victoria, je ne pense pas que cela ait beaucoup changé, à part qu'en raison du manque d'expérience de l'équipage, un bon nombre de sous-marinières n'ont pas vu d'incidents en mer, qu'il s'agisse d'une panne des systèmes... Je ne pense pas que beaucoup de gens se soient déjà trouvés confrontés à un incendie.

Par exemple, les deux fois où je me suis trouvé devant un incendie en mer, il a été éteint en 10 ou 15 secondes, car les gens étaient tellement expérimentés qu'ils ont réagi instinctivement. Si quelqu'un signale un incendie et que vous vous trouvez à côté, vous vous précipitez avec un extincteur et, en passant, vous abaissez l'écran de cantonnement. Les autres personnes se rendent aux postes d'urgence. Elles savent exactement quoi faire.

Pour les sous-marins de la classe Victoria, ce niveau d'entraînement n'a pas été atteint. C'est en grande partie à cause du temps passé en mer et du manque d'expérience. Par conséquent, s'il y a un incendie en mer, il y aura peut-être quelqu'un qui saura exactement quoi faire, mais ce ne sera pas le cas de tout le monde. Cela dépend de l'endroit où vous vous trouvez, car tous les sous-marinières doivent avoir une expérience et des connaissances de base pour pouvoir réagir immédiatement.

M. Anthony Rota: Quelle a été l'importance du transfert de l'*Oberon* au Victoria? Est-ce une bonne partie du personnel qui a été transférée ou s'agissait-il d'équipages entièrement nouveaux? J'ai l'impression qu'il y a eu un transfert.

M. Peter T. Kavanagh: Oui. Encore une fois, pour ce qui est de la lutte contre les incendies, certaines méthodes sont les mêmes pour les deux classes de sous-marins. La principale différence en ce qui concerne le Victoria est qu'on utilise de l'eau et de la mousse, ce que nous ne ferions jamais dans un *Oberon*. Nous ne pensions pas que l'eau était une façon sécuritaire d'éteindre un incendie dans un sous-marin, mais c'est en raison de la façon dont ces bateaux ont été construits. C'est une question dont on a beaucoup discuté au cours des deux dernières années.

Sur le pont supérieur de ces sous-marins, il y a un mécanisme baptisé « arbre de Noël », qui est un poste d'incendie. Je ne dirais pas que c'est très compliqué, mais il faut savoir ce que l'on fait; il y a des tuyaux à visser et c'est entièrement différent. Cela exige une formation presque entièrement nouvelle pour les sous-marins de classe Victoria.

• (0950)

M. Anthony Rota: Je ne sais pas si c'est de votre compétence ou non, mais je vais poser la question parce qu'elle me vient à l'esprit. Quelle est la norme pour les sous-marins? Utilise-t-on de l'eau et de la mousse ou est-ce...?

M. Peter T. Kavanagh: Pour les sous-marins de la classe Victoria, en principe, c'était de l'eau et de la mousse, parce que c'est...

M. Anthony Rota: Je veux dire au niveau international, pour les différents types de sous-marins. Je ne m'attends pas à ce que vous le sachiez, mais si vous savez, tant mieux.

M. Peter T. Kavanagh: Je l'ignore.

Je dois dire que nous avons tous été étonnés de voir qu'il s'agissait d'eau et de mousse lorsque nous sommes allés chercher ces bateaux.

M. Anthony Rota: Je sais que vous vous êtes trouvé dans des situations très dangereuses au cours de votre carrière de sous-marinière et je cherche à voir quelles sont les différences.

Je vais seulement poser une brève question. En 1958, nous avons fait l'acquisition des *Oberon*?

M. Peter T. Kavanagh: En 1968.

M. Anthony Rota: Désolé. En 1968, on a dû dire la même chose à propos de l'*Oberon* qu'aujourd'hui à propos du Victoria lors de la phase de transition et n'y a-t-il pas simplement un certain apprentissage à faire lorsqu'on passe d'une classe à une autre? J'espère que nous pouvons tirer les leçons de l'expérience passée, mais n'est-ce pas simplement normal lorsqu'on passe d'un système à un autre?

M. Peter T. Kavanagh: En effet. C'est en partie tout à fait normal et je dirais qu'effectivement nous avons sans doute connu les mêmes problèmes en 1968. Toutefois, à l'époque, nous avions des sous-marinières canadiens qui avaient servi pendant des années à bord de sous-marins britanniques. Nous avions donc un équipage de base, mais les problèmes concernant les hommes et le personnel étaient sans doute très similaires.

À l'époque, les sous-marins gagnaient le large avec 50 p. 100 de leur équipage à bord. Le contexte était différent. À l'époque, cela ne posait pas de problème. De nos jours, vous ne pourriez pas vous en tirer si quelque chose arrivait et vous vous retrouveriez devant la cour martiale.

Le président: Merci, monsieur Rota.

[Français]

Monsieur Perron, vous disposez de cinq minutes.

M. Gilles-A. Perron (Rivière-des-Mille-Îles, BQ): Bonjour, monsieur le président. Bonjour, monsieur. Si vous le permettez, monsieur Kavanagh, nous allons parler uniquement de technique. On a suffisamment parlé de l'être humain; parlons maintenant des aspects pratiques.

Pour commencer, avant qu'on en fasse l'acquisition, les sous-marins de type Victoria étaient en fonction en Grande-Bretagne. Avez-vous une liste de problèmes techniques ou mécaniques que ces sous-marins auraient pu connaître entre le moment où ils sont sortis du chantier maritime et le moment où nous les avons acquis? Savez-vous s'il y avait des problèmes?

[Traduction]

M. Peter T. Kavanagh: Il y a eu des problèmes. C'était sans doute inévitable, car il s'agissait d'un nouveau type de sous-marin qui venait d'être construit et chaque fois que vous construisez un nouveau navire aussi compliqué que celui-là, vous devez vous attendre à des problèmes. Ces problèmes auraient dû être signalés et ils l'ont été dans bien des cas.

Je suis toutefois certain qu'il y a eu des omissions, car ces renseignements devaient être fournis au Canada. Un bon exemple c'est la bosselure découverte dans la coque du *Victoria* lorsqu'il était à quai. Les Britanniques disent que l'incident qui l'a causée n'est pas inscrit dans leurs dossiers, mais un tel enfoncement a dû être causé par un choc violent et nous ne pouvons pas croire que...

[Français]

M. Gilles-A. Perron: Je vous arrête. Vous me dites que nous n'avons pas été mis au courant des problèmes du sous-marin et qu'ils n'avaient pas été documentés? C'est important, ce que vous dites là. Le Royaume-Uni nous a-t-il escroqués ou est-ce normal de ne pas signaler un problème majeur?

[Traduction]

M. Peter T. Kavanagh: Encore une fois, le *Victoria* avait dans sa coque épaisse un enfoncement plus gros que nous n'en avions jamais vu. La Marine canadienne a alors demandé aux Britanniques comment cela s'était produit. Les Britanniques ont répondu qu'ils n'en avaient pas trace dans leurs dossiers ou qu'ils n'avaient pas connaissance d'un incident qui aurait causé ce dommage. C'était un enfoncement dans la coque épaisse; c'était important.

Ce problème a limité pendant un certain temps la profondeur à laquelle le sous-marin pouvait plonger. Je ne me souviens pas du coût de la réparation, mais je crois qu'il se chiffrait à un demi-million de dollars. C'est un exemple de défaut ou d'incident qui n'a pas été signalé. Je n'ai pas de preuve que les Britanniques ont caché ce fait, mais je reste en contact avec beaucoup de gens du milieu qui sont convaincus qu'un incident s'est produit et qu'on s'est gardé, à dessein, d'en faire rapport.

[Français]

M. Gilles-A. Perron: Parlons maintenant de construction. Le Code national du bâtiment prévoit de nombreuses règles à suivre lors de la construction de maisons, par exemple. On y décrit les types de matériaux devant être utilisés, etc. Est-ce que ce genre de code existe dans la marine, plus particulièrement pour les sous-marins?

• (0955)

[Traduction]

M. Peter T. Kavanagh: Il n'y a pas de code universel disant que chaque sous-marin doit répondre à telle spécification, mais il y a, pour chaque classe de sous-marin, des documents qui précisent la capacité de chacun des systèmes d'ingénierie et la construction des systèmes en question doit satisfaire à cette norme.

Un parfait exemple est celui des câbles. Les câbles ont-ils été conçus pour être immergés dans l'eau salée? Si ce n'est pas le cas, je considère que c'est un défaut de conception, mais ce sont les documents qui l'établissent et je ne les ai pas vus. Je ne sais pas quelle est la réponse, mais j'espère que la commission d'enquête s'est penchée sur la question.

[Français]

M. Gilles-A. Perron: Après l'achat d'un sous-marin, est-ce qu'il y a du personnel qualifié, notamment des ingénieurs, pour en faire l'entretien? Si c'est le cas, ces ingénieurs ont-ils eu une formation en Europe, plus précisément en Grande-Bretagne, et sont-ils hautement qualifiés sur le plan technique?

[Traduction]

M. Peter T. Kavanagh: Le programme a été conçu de telle façon que des sous-marins ont été réactivés dans l'industrie britannique qui a confié cette tâche à des gens compétents et très expérimentés. Ils ont l'habitude de construire des sous-marins; ils construisent des sous-marins nucléaires. Par conséquent, ces gens étaient compétents pour travailler sur ces sous-marins en Angleterre.

M. Gilles-A. Perron: Dans la marine? Je veux parler de la marine.

M. Peter T. Kavanagh: Je comprends. Les Britanniques avaient dans la marine des gens compétents pour superviser ces travaux. La Marine canadienne a également envoyé des ingénieurs, des gens qui ne connaissaient pas cette classe de sous-marin, mais qui étaient des ingénieurs compétents et qui pouvaient s'assurer que la réactivation se déroulait conformément au contrat.

[Français]

M. Gilles-A. Perron: Quand vous avez répondu à une question que vous avait posée mon ami Anthony, j'ai failli tomber de ma chaise. Vous avez dit que vous vous serviez d'eau et de mousse pour éteindre les feux. J'espère que vous ne vous servez pas de l'eau de la mer, parce que l'eau salée conduit l'électricité et qu'on risquerait de provoquer un beau feu d'artifice au lieu d'éteindre le feu.

[Traduction]

M. Peter T. Kavanagh: Vous comprenez alors ma stupéfaction quand je l'ai constaté, car je suis entièrement d'accord avec vous.

Je dirais que, dans ce sous-marin, les boîtes électriques sont conçues pour être étanches et c'est ce que vous diront les constructeurs. Mais malheureusement, nous savons qu'il n'est pas bien bon d'avoir de l'eau dans la coque épaisse d'un sous-marin, surtout s'il a des systèmes électriques comme celui-là.

[Français]

M. Gilles-A. Perron: Permettez-moi de faire un dernier commentaire. Un sous-marin, c'est comme un avion. Quand les choses vont mal, on n'a pas le temps de convoquer une réunion pour savoir ce qu'on doit faire pour éteindre le feu. Il faut l'éteindre immédiatement.

[Traduction]

Le président: Merci, monsieur Perron. Merci.

C'est maintenant au tour de M. Bagnell, pour cinq minutes.

L'hon. Larry Bagnell (Yukon, Lib.): Merci, merci d'être venu.

Je voudrais seulement poser une ou deux questions pour voir s'il est possible d'établir ce qui peut être attribuable à un manque de formation. Nous avons visité le sous-marin à Halifax, comme vous le savez, et dans la zone en dessous de la tour de commandement, où il y a un tas d'instruments—je crois que c'est juste en dessous de l'endroit où se trouve la chambre du capitaine—quelqu'un est-il posté à cet endroit 24 heures sur 24?

M. Peter T. Kavanagh: Voulez-vous parler de la console de contrôle du côté gauche de ce compartiment, lorsque vous faites face à la cabine du capitaine?

L'hon. Larry Bagnell: Oui.

M. Peter T. Kavanagh: Oui, il y a là plusieurs personnes. Il y a le gars qui surveille le cap et la profondeur et il y a l'ingénieur de garde qui contrôle l'eau qui entre et qui sort du bateau ainsi que les systèmes électriques. Ils se trouvent tous les deux à cet endroit.

L'hon. Larry Bagnell: En regardant ce poste, je me suis posé des questions au sujet de l'équipement de sécurité qui s'y trouve. Que se passerait-il en cas d'incendie dans un secteur de ce genre? Quel équipement y a-t-il là et que feraient les gens?

• (1000)

M. Peter T. Kavanagh: C'était dangereux, parce que le feu se trouvait dans la cabine du capitaine. Ils ne pouvaient pas quitter leur poste et c'est au panneau de contrôle dont vous parlez que l'on ferme la ventilation ou qu'on pressurise le réservoir d'où vient l'eau pour combattre les incendies. C'est un des postes où vous contrôlez une partie des systèmes électriques. Mais c'est le centre nerveux du navire, si vous voulez, si bien qu'ils ne pouvaient pas abandonner leur poste.

Encore une fois, c'est là que l'expérience compte. Si cela arrive et que vous devez abandonner votre poste pour ne pas être brûlé, il y a un autre endroit du sous-marin où vous pouvez contrôler les choses de façon secondaire. Le capitaine aurait pu décider de faire surface et de tout fermer, bien entendu, mais dans ce cas le sous-marin était déjà en surface. Il y a donc des moyens de garder le contrôle du navire, mais cela dépend des circonstances. C'est là que l'expérience peut servir. Vous devez prendre ce genre de décisions.

L'hon. Larry Bagnell: J'ai remarqué qu'il y avait un extincteur dans ce secteur, dans ce compartiment plus vaste, mais vous dites que la personne à ce poste ne peut pas l'abandonner pour aller éteindre l'incendie, même s'il est juste à côté?

M. Peter T. Kavanagh: C'est exact. Quelqu'un d'autre s'en chargerait, car il y a plusieurs personnes à cet endroit.

L'hon. Larry Bagnell: Avez-vous des exemples de problèmes causés par un manque d'expérience en mer, un manque d'entretien ou un manque de pièces de rechange?

M. Peter T. Kavanagh: Tout d'abord, il y a la formation. Par exemple, le panneau de contrôle dont vous parlez a toutes sortes de boutons. L'eau doit entrer et sortir et c'est un processus continu dans un sous-marin, car vous essayez d'établir une flottabilité nulle. Le contrôle du navire en dépend : si vous êtes lourd, vous plongez et si vous êtes léger, vous montez. C'est un processus très important qui se produit constamment.

À bord de l'*Oberon*, un officier s'en chargeait en commandant manuellement l'ouverture et la fermeture des vannes. Dans ces sous-marins, les matelots sont censés stabiliser le navire en appuyant sur des boutons. Quand le *Windsor* est arrivé et qu'il est allé en mer dans la zone opérationnelle locale, la personne qui se trouvait à ce poste de contrôle ce soir-là s'est trompée de bouton et a fait entrer l'eau au lieu de la faire sortir. Le navire est devenu de plus en plus lourd, tous les officiers de garde, y compris le capitaine, étaient autour du panneau de contrôle se demandant ce qui se passait, mais personne n'a compris.

Le réservoir dans lequel l'eau entrant a fini par déborder dans un espace où les gens ne vont pas très souvent. Quand un des matelots qui se trouvaient dans le deuxième pont a ouvert la porte de cet espace, plus d'un millier de litres d'eau ont inondé la pièce.

Il a fallu faire une remontée d'urgence. Il y a pour cela une procédure à suivre. Comme vous pouvez l'imaginer, tout le monde avait peur et déchargeait de l'adrénaline. C'était également la nuit. Bien sûr, il semble que ce soit toujours la nuit qu'il arrive des problèmes dans les sous-marins. C'était donc la pagaille. Le navire s'est servi de tout son air haute pression pour remonter à la surface. Les membres de l'équipage n'ont pas été en danger, mais s'il était arrivé autre chose, ils auraient pu avoir besoin de cet air.

Ils ont fini par comprendre ce qui s'était passé. Mais c'est là un exemple classique des conséquences d'un manque d'expérience et qui montre que la moindre erreur peut causer une catastrophe dans un sous-marin si on n'y remédie pas immédiatement.

L'hon. Larry Bagnell: J'ai une dernière brève question. Le simulateur n'aurait-il pas permis de donner la formation nécessaire? Ces deux boutons n'existent-ils pas sur le simulateur et n'aurait-on pas vu le problème se produire en poussant sur le mauvais bouton du simulateur?

M. Peter T. Kavanagh: Oui, et cela montre peut-être la différence entre la simulation et l'expérience en mer quand il faut tout faire en même temps. Tout d'abord, le matelot s'est trompé de bouton.

Ensuite, il devait parler à des collègues pour coordonner diverses choses. La situation aurait été différente dans le simulateur.

C'est un bon exemple qui montre pourquoi vous avez besoin d'une expérience en mer.

Le président: Merci, monsieur Bagnell.

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

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

Monsieur Kavanagh, tout à l'heure, vous avez parlé à deux ou trois reprises d'une crise qui régnait dans la marine lorsque ces sous-marins ont été achetés. Cette crise se situait-elle au niveau du commandement ou avait-elle été causée par le manque de soutien financier du gouvernement?

M. Peter T. Kavanagh: Elle a été causée par le manque de soutien financier du gouvernement. Ce n'était pas seulement dans la marine, mais dans l'ensemble des Forces canadiennes. On nous confiait davantage de missions que les ressources ne permettaient d'en mener. Pour ce qui est du commandement, il aurait peut-être dû reconnaître que nous ne pouvions pas faire le travail au lieu de prétendre le contraire. Mais ces questions vont bien au-delà de mon expérience personnelle.

● (1005)

M. Dave MacKenzie: Nous nous penchons sur la question de ces sous-marins et je crois qu'on pourrait les qualifier d'orphelins, car ce sont les seuls quatre sous-marins de ce type au monde. S'agit-il d'un programme d'acquisition militaire typique?

M. Peter T. Kavanagh: L'achat de seulement quatre sous-marins?

M. Dave MacKenzie: Le fait qu'il y en ait seulement quatre.

M. Peter T. Kavanagh: Non, ce n'est pas typique.

M. Dave MacKenzie: Ne vaut-il pas mieux parfois renoncer?

M. Peter T. Kavanagh: Il faut placer les choses dans leur contexte. Quand nous avons obtenu ces sous-marins, il y avait un Livre blanc et un examen de la défense qui disaient que nous avions besoin de sous-marins et c'était la seule façon de se les procurer.

Je demeure convaincu que nous pouvons rendre ces sous-marins opérationnels, à la condition de disposer d'un financement suffisant et de tout le reste.

M. Dave MacKenzie: Nous parlons aussi de la formation et je crois que mon ami, M. Rota, y a fait allusion. Il y avait des sous-mariniers qualifiés dans les vieux sous-marins de la classe *Oberon*. Combien en reste-t-il qui peuvent être recyclés pour le *Victoria*?

M. Peter T. Kavanagh: Je l'ignore, parce que je suis parti depuis deux ans, mais au cours des deux dernières semaines, j'ai parlé à plusieurs officiers supérieurs, y compris des commandants qui m'ont dit qu'il ne restait personne. Je ne sais pas ce que cela veut dire, mais c'est un problème.

M. Dave MacKenzie: Le problème vient donc notamment du fait que vous pouvez recycler des gens qui ont déjà reçu une formation s'ils sont toujours en service, mais s'ils ne sont plus là...

M. Peter T. Kavanagh: Désolé, je ne vous suis pas.

M. Dave MacKenzie: Vous pouvez recycler des gens qui ont déjà l'habitude de l'*Oberon*, mais s'ils sont partis, il n'y a pas de recyclage possible; vous devez recommencer à zéro, n'est-ce pas?

M. Peter T. Kavanagh: À la fin des années 90, nous avons eu très peur que la décision soit tellement retardée que l'*Oberon* serait mis au rancart et que nous perdions cette capacité. Ce sont des compétences qui peuvent facilement disparaître à moins de les entretenir. Vous ne pouvez pas recommencer du jour au lendemain. Il faut énormément d'effort et de temps pour obtenir cette capacité et c'est ce que nous constatons.

M. Dave MacKenzie: Et la nécessité de former plus de gens a entraîné un retard dans le retour des sous-marins?

M. Peter T. Kavanagh: Non. La marine a simplement modifié les normes et fourni les sous-marinières dont elle avait besoin. Les retards dans le retour des sous-marins était dû à des problèmes de réactivation dont on n'avait pas tenu compte, tandis que les retards qui se sont produits depuis sont dus au fait que la marine n'est pas en mesure d'assurer la maintenance et d'acheter des pièces de rechange. Cela a énormément contribué aux retards.

M. Dave MacKenzie: Nous devons ramener quatre sous-marins et c'est ce que nous avons essayé de faire. Nous en avons ramené trois et nous avons commencé pour le quatrième. Avions-nous les équipages voulus pour ces quatre sous-marins ou s'agit-il dans certains cas des mêmes personnes?

M. Peter T. Kavanagh: Tout à fait. Pour certains d'entre eux, ce sont les mêmes personnes, en effet.

M. Dave MacKenzie: Vous avez répété plusieurs fois que le commandement de la marine ne comprenait pas les sous-marins. Cela a-t-il contribué à la situation dans laquelle nous sommes aujourd'hui en ce qui concerne l'acquisition et la formation?

M. Peter T. Kavanagh: Je pense que oui. Comprenez bien que je suis un sous-marinier et que je manque donc d'objectivité, mais c'est une opinion que partagent certainement tous ceux qui portent l'insigne de dauphin. Parfois, lorsque nous soumettions un problème qui nous paraissait bien simple, nous étions renversés par la réponse que nous obtenions. C'est parce que les gens qui ne travaillent pas dans des sous-marins ne comprennent pas toujours les questions de sécurité et ce genre de choses.

Si cela a nui au projet, c'est, je crois, parce qu'ils ont sous-estimé la complexité et la difficulté des choses qu'ils nous avaient ordonné de faire.

M. Dave MacKenzie: En ce qui concerne la pénurie de pièces de rechange, comme les sous-marins que nous avons achetés sont les seuls de ce type, comment pouvons-nous espérer obtenir des pièces si elles ne sont pas en production?

M. Peter T. Kavanagh: C'est possible, mais cela coûte cher. Vous devez dire à l'industrie ce dont vous avez besoin pour qu'elle fabrique les pièces. Mais cela coûtera cher.

M. Dave MacKenzie: Bien entendu, le nombre de pièces est limité étant donné qu'il y a seulement ces quatre sous-marins.

M. Peter T. Kavanagh: Oui.

Le président: Merci, monsieur MacKenzie.

J'aimerais bien poser quelques questions. Nous en avons posé beaucoup.

Peut-être pourriez-vous m'éclairer, monsieur Kavanagh. À moins d'avoir mal compris, j'ai cru vous entendre dire que vous faisiez partie de ceux qui pensaient qu'avec les nouveaux simulateurs, sept à

10 jours de formation en mer seraient acceptables. Ai-je bien compris?

M. Peter T. Kavanagh: Oui. C'était pour l'*Oberon* lorsque nous nous sommes efforcés d'envoyer des gens recevoir une formation sur le *Victoria* comme l'exigeait le contrat. C'était sept à 10 jours pour les simples matelots et 21 jours pour les officiers.

• (1010)

Le président: Bien. Vous n'avez donc pas dit qu'il s'agissait d'une formation adéquate pour les sous-marins de la classe *Victoria*?

M. Peter T. Kavanagh: Non, et je ne sais pas quelle devrait être la durée. Je n'ai pas les connaissances ou l'expérience requise.

Le président: Très bien. C'est ce que je voulais savoir. Merci.

À votre connaissance, des sous-marinières ont-ils refusé d'aller en mer dans ces sous-marins?

M. Peter T. Kavanagh: Il y a en a eu quelques-uns. Je crois que vous avez rencontré l'un d'entre eux. M. O'Keefe, qui était la première personne sur les lieux de l'inondation dans la salle des moteurs, a refusé d'aller en mer. J'ignore s'il y en a eu d'autres récemment, mais il y en a eu par le passé.

Le président: Est-ce parce que les sous-marins sont dangereux, parce qu'ils n'ont pas reçu une formation adéquate ou pour une autre raison?

M. Peter T. Kavanagh: M. O'Keefe estime, je crois, qu'ils sont dangereux. Je ne crois pas que ces bateaux soient dangereux. Mais je pense que si nous ne réglons pas les problèmes, ils le deviendront.

Le président: Vous vous préoccupez de la formation que vous pensez tout à fait inadéquate.

M. Peter T. Kavanagh: Oui.

Le président: Voici la dernière question, parce que vous êtes sincère et que vous n'avez pas la langue dans votre poche. En fait, comme vous êtes Irlandais, c'est bien normal, n'est-ce pas Gordon?

Pensez-vous que ces sous-marins étaient un bon achat pour la Marine canadienne ou non?

M. Peter T. Kavanagh: Il est très difficile de répondre à cette question. En principe, c'était un bon achat, mais malheureusement, ces bateaux coûtaient plus cher que nous n'étions prêts à payer. Nous le savions, mais nous n'avons rien fait pour y remédier. C'est pourquoi nous avons tous ces problèmes.

Les sous-marins sont très coûteux à acheter et à rendre opérationnels. Néanmoins, une fois qu'ils sont là, ils représentent une bonne base d'opérations pour la marine. Mais il faut également se demander si nous avons besoin de sous-marins. Je pourrais en parler pendant des heures. Je crois que nous en avons besoin, soit dit en passant.

Le président: J'apprécie votre opinion, mais comme vous l'avez mentionné tout à l'heure, les gouvernements antérieurs, tant conservateurs que libéraux, ont déjà décidé dans des livres blancs que nous en avions besoin.

Notre comité s'apprête à entreprendre un examen de la politique de défense. Je ne sais pas ce que le comité dira à propos des sous-marins ou du reste, mais nous voudrions certainement nous pencher sur la question lorsque nous en aurons enfin l'occasion.

Il nous reste un peu de temps et c'est au tour de ce côté-ci. Il nous reste à entendre un membre du gouvernement puis un conservateur pour terminer le deuxième tour. Nous avons encore un peu de temps. Je m'en remets à vous. Je suis prêt à laisser un autre membre du comité poser une brève question.

Passons alors de ce côté-là. C'est son tour.

Monsieur Martin.

L'hon. Keith Martin: Merci beaucoup.

Monsieur Kavanagh, vous avez dit que l'insigne de dauphin avait été décerné trop facilement. J'espère avoir bien compris. Voulez-vous dire qu'on a accéléré la formation des sous-marinières et qu'on leur a simplement décerné le dauphin pour qu'ils puissent ramener les bateaux de la Grande-Bretagne jusqu'au Canada?

M. Peter T. Kavanagh: Pour qu'ils puissent aller suivre la formation et ramener les bateaux, oui.

L'hon. Keith Martin: La formation qu'ils reçoivent maintenant diffère-t-elle de celle que les sous-marinières ont suivie pour ramener ces bateaux au Canada? Y a-t-il une différence ou est-ce la même chose?

M. Peter T. Kavanagh: Il y a une différence parce que c'est l'UTT, l'équipe britannique qui s'est chargée de l'entraînement au Royaume-Uni. Cela comprenait un cours théorique suivi d'une formation en simulateur, puis d'une formation en mer. Maintenant, à cause des retards, nous n'envoyons personne en mer. C'est la grosse différence. À part cela, j'ignore personnellement comment la formation a évolué depuis que j'ai pris ma retraite, à part ce que les gens me disent.

L'hon. Keith Martin: Il y a une copie papier du cours de formation. Je me demande s'il y a une différence entre le cours destiné aux sous-marinières qui ont fait traverser l'océan à ce sous-marin et la formation que reçoivent actuellement les sous-marinières. Il y a des normes et en tant que sous-marinier professionnel, vous savez qu'elles sont inscrites noir sur blanc. Y a-t-il une différence entre ces deux types de formation?

M. Peter T. Kavanagh: Je ne suis pas au courant. Je sais qu'un cours théorique a été préparé depuis que j'ai pris ma retraite. J'ignore son contenu, mais aucune formation en mer n'est exigée.

L'hon. Keith Martin: Les normes de formation actuelle n'exigent aucune formation en mer?

M. Peter T. Kavanagh: En effet. Il y a une FIAP ou fiche d'apprentissage, mais il n'y est pas dit que vous devez aller en mer pour l'évaluation de votre rendement.

•(1015)

L'hon. Keith Martin: Mais est-ce exigé actuellement pour obtenir l'insigne de dauphin?

M. Peter T. Kavanagh: Je ne peux pas jurer qu'il y ait actuellement des sous-marinières qui n'ont pas passé un seul instant en mer. Mais il y a eu des gens qui ont obtenu leur insigne sans que personne ne les ait jamais vus en mer.

Par exemple, si une fiche d'apprentissage dit que vous devez changer le système de ventilation, il s'agit d'une formation pratique qui doit servir en mer à bord d'un sous-marin. Mais il n'est pas précisé que le sous-marin doit être en mer. Vous pourriez donc remplir cette tâche à quai et obtenir le dauphin. Je ne crois pas que ce soit arrivé très souvent, mais on m'a dit qu'en moyenne la formation en mer durait environ cinq jours, ce qui n'est pas suffisant. Aucun document ne stipule que vous devez être en mer pour accomplir ces tâches.

L'hon. Keith Martin: Bien entendu, nous essayons de tirer tout cela au clair. Pourquoi le chef de la marine, qui est un sous-marinier, accepterait-il quelque chose d'insatisfaisant? Des sous-marinières m'ont dit qu'ils n'iraient pas dans un bateau dangereux et qu'ils n'iraient pas dans un sous-marin s'ils pensaient que leur formation était insuffisante. Un sous-marinier professionnel et vos collègues—que vous connaissez mieux que nous—n'iraient pas dans un sous-marin s'ils pensaient que leur formation était inadéquate.

M. Peter T. Kavanagh: Comme je l'ai dit, certains sous-marinières d'expérience ne partagent pas mon opinion et seront scandalisés par mes propos d'aujourd'hui. Mais il y a beaucoup plus de sous-marinières qui sont entièrement d'accord avec moi. Lorsque j'ai fait une déclaration publique peu après l'incendie—parce que je pensais que c'était peut-être un problème de formation—j'ai reçu des courriels et des appels téléphoniques de sous-marinières de tous grades qui m'ont remercié.

L'hon. Keith Martin: Ces sous-marinières sont-ils actifs actuellement au sein de la Marine canadienne?

M. Peter T. Kavanagh: Oui, absolument.

Pour ce qui est de l'amiral MacLean, je ne sais pas. Je n'en ai jamais discuté avec lui. Je n'ai jamais eu l'occasion de lui parler. J'ai l'impression que certains haut gradés lui ont dit que les simulateurs réglaient tout et constituaient la meilleure formation au monde.

La formation sur simulateur est excellente, cela ne fait aucun doute. Mais c'est l'expérience pratique qui manque et c'est là que je vois un problème.

L'hon. Keith Martin: Je vais m'arrêter là, monsieur, mais si je pose la question c'est à cause des simples matelots qui me disent : « Docteur Martin, nous avons une famille et nous tenons à la vie. Nous n'irons pas à bord d'un sous-marin si nous pensons que notre formation est inadéquate ou que le navire est inadéquat, parce que nous avons des responsabilités envers nos familles et nous-mêmes ». J'ai du mal à croire qu'ils accepteraient de se placer dans une situation où leur vie serait en danger parce qu'ils sont reçus une formation insuffisante.

M. Peter T. Kavanagh: J'estime qu'un bon nombre d'entre eux ne comprennent pas, en raison de leur manque d'expérience, ce qui peut se produire très rapidement. J'ai passé 17 ans dans ce milieu et je sais, pour avoir vu bien des choses arriver en mer, qu'une situation très simple et anodine peut s'aggraver très rapidement. Je sais ce qu'il faut pour pouvoir réagir.

Et je ne suis pas le seul. La plupart des sous-marinières d'expérience seront d'accord avec moi. Je tiens à souligner une fois de plus que nous n'avons sans doute jamais envoyé de sous-marins en mer dans des conditions dangereuses. Je crains qu'étant donné l'absence d'une structure pour la formation et l'acquisition de l'expérience, si nous n'y prenons pas garde, nous allons pousser les sous-marinières à accomplir des tâches opérationnelles qu'ils ne sont pas prêts à faire. Il faut savoir ramper, marcher et courir.

L'hon. Keith Martin: Dans ce cas, c'est une chose à considérer pour l'avenir plutôt que maintenant.

M. Peter T. Kavanagh: Oui, c'est exact, car nous ne sommes pas encore vraiment allés en mer.

Le président: Merci, monsieur Martin.

Mme Gallant va terminer le deuxième tour, après quoi, un ou deux membres du comité auront quelques minutes pour poser une brève question. Nous passerons ensuite à la deuxième partie de notre réunion.

Madame Gallant, vous avez cinq minutes, s'il vous plaît.

Mme Cheryl Gallant (Renfrew—Nipissing—Pembroke, PCC): Merci, monsieur le président, et je remercie le témoin.

Nous essayons, en partie, d'établir si cet achat a été ou non une bonne décision. Tout à l'heure, vous avez mentionné l'enveloppe de 750 millions de dollars et l'incapacité d'acheter des pièces de rechange. Une partie de ce contrat... Il semble qu'il y ait eu des changements en cours de route. Je ne l'ai pas encore lu et je n'en connais donc pas précisément la teneur, mais il semble qu'au départ le contrat prévoyait un troc.

Pour situer vos propos dans leur contexte... Nous essayons d'établir si cet échange en valait ou non la peine, pourquoi les conditions d'achat ont été modifiées. Pourriez-vous nous dire à partir de quel moment vous avez su que vous ne pouviez pas acheter les pièces de rechange en même temps que les sous-marins?

• (1020)

M. Peter T. Kavanagh: Immédiatement. Nous savions qu'étant donné le montant de l'enveloppe, qu'il s'agisse d'un troc ou d'un chèque—et je ne sais pas exactement ce qui a été fait—cela ne pouvait pas dépasser le chiffre magique. Et ce chiffre ne suffisait pas à couvrir les pièces de rechange nécessaires.

Mme Cheryl Gallant: D'autres choses se passaient aussi à ce moment-là.

Vous ne connaissez peut-être pas la réponse ou vous n'avez peut-être pas accès à ces renseignements, mais au début des années 90, Goose Bay était menacée de fermeture et plusieurs partenaires de l'OTAN, qui faisaient face aussi à des restrictions budgétaires, songeaient à se retirer. Au lieu de fermer Goose Bay, ce qui aurait eu évidemment des retombées politiques, le ministère de la Défense a cherché des moyens de garder la base ouverte tout en essayant de récupérer l'argent qui était siphonné par d'autres moyens.

Nous voulons savoir si les sous-marins étaient la seule pièce d'équipement offerte à votre connaissance dans le cadre de ce contrat de location et de troc?

M. Peter T. Kavanagh: À ma connaissance, oui, mais je n'en ai pas été informé directement.

Mme Cheryl Gallant: Nous avons parlé plus tôt des essais en mer et des rapports techniques. Il est possible que les rapports techniques soient assez longs et comme le président a dit que nous tâcherions de produire un rapport vers la fin février, nous avons peu de temps à consacrer à ces essais en mer. Y a-t-il des parties de ce document que nous pourrions examiner lorsque nous pourrions en prendre connaissance?

M. Peter T. Kavanagh: Vous parlez du rapport de la commission d'enquête?

Mme Cheryl Gallant: Non, des essais en mer qui ont eu lieu, des rapports techniques qui ont dû être préparés à ce moment-là. Sur quoi devrions-nous centrer notre attention?

M. Peter T. Kavanagh: Je ne suis pas au courant de ces activités étant donné que j'ai été renvoyé au Canada avant que le *Victoria* ne parte pour les essais en mer.

Mme Cheryl Gallant: En dernier lieu, mon collègue a parlé des plans de formation. Apparemment, il y a un plan de formation concernant la capacité des sous-marins. À votre connaissance, y a-t-il un plan de formation concernant la capacité des sous-marins de la classe *Victoria*?

M. Peter T. Kavanagh: Oui.

Mme Cheryl Gallant: Très bien. Merci.

Le président: Merci, madame Gallant.

Il nous reste du temps pour une ou deux autres brèves questions et nous en terminerons avec M. Kavanagh. Si quelqu'un a une autre question... Je sais que M. Bachand en a une et je donnerai ensuite la parole à Mme Hinton.

[Français]

Monsieur Bachand, veuillez vous limiter à une question, s'il vous plaît.

M. Claude Bachand: Merci, monsieur le président.

Monsieur Kavanagh, je vais vous poser une question hypothétique et j'espère que vous allez me répondre aussi honnêtement et candidement que vous l'avez fait depuis le début. Je trouve que votre témoignage est très original.

Si vous étiez aujourd'hui chef d'état-major des Forces canadiennes, demanderiez-vous à l'amiral MacLean de prendre sa retraite sur-le-champ?

[Traduction]

M. Peter T. Kavanagh: Non, je n'ai aucune critique personnelle à adresser à l'amiral MacLean. APOLLO le tenait très occupé. Il est convaincu que les sous-marins sont essentiels pour la marine. Je pense que son personnel ne l'a pas bien servi.

Il faut dire qu'on a commencé à apporter des changements dans la marine depuis 18 mois, d'après ce qu'on m'a dit. On a vraiment cherché à régler certains des problèmes de ces sous-marins, ce qui n'était pas le cas avant l'arrivée de l'amiral MacLean.

Le président: Une question honnête et une réponse honnête. C'est pour cela que nous sommes ici. Merci

Madame Hinton, s'il vous plaît.

Mme Betty Hinton (Kamloops—Thompson—Cariboo, PCC): Comme mon collègue, M. Bachand, vous a demandé d'émettre toutes sortes de souhaits, ma question sera très simple.

Comment les sous-mariniers sont-ils recrutés? Quel est le succès du recrutement?

Comme c'est ma seule question, je tiens à vous dire que j'ai apprécié, moi aussi, la franchise de vos réponses. Cela nous a été très utile. Merci.

• (1025)

M. Peter T. Kavanagh: Merci.

Il est difficile de travailler dans un sous-marin. Les conditions sont difficiles. Il faut se servir constamment de son cerveau, plus qu'à bord d'un navire. Les avantages ne sont pas très nombreux. Il a toujours été très difficile de garder les sous-mariniers. Au début des années 90, nous sommes passés de l'engagement volontaire à l'embauche de force à cause du taux de départ très élevé.

Je crois que la marine n'a pas de difficulté à trouver des gens pour ses sous-marins, mais qu'elle a énormément de mal à les garder. En effet, quand vous êtes envoyé dans un sous-marin, vous devez y rester pendant trois ans et la politique prévoit que vous devez être autorisé à retourner ensuite à la marine de surface.

Le président: Les membres aiment poser des questions. Je vais en accorder une de plus à Mme Hinton.

Mme Betty Hinton: Si je vous comprends bien, par le passé, nous forçons des gens de la marine à servir dans des sous-marins, alors qu'ils ne voulaient pas vraiment y aller, mais ce n'est plus le case. Certains désirent y aller, mais ils sont tenus d'y rester trois ans. Si j'ai bien compris, au bout des trois ans, un bon nombre d'entre eux décident de ne pas reprendre du service dans un sous-marin.

M. Peter T. Kavanagh: Oui, et nous forçons encore des gens à servir dans les sous-marins.

Mme Betty Hinton: Nous les forçons encore?

M. Peter T. Kavanagh: Oui. Bien entendu, On commence par prendre les volontaires, mais s'ils ne sont pas suffisamment nombreux, vous affectez des gens.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Kavanagh. Vous avez été franc. Vos propos étaient éloquentes. Vous nous avez certainement éclairés dans des domaines importants. Que puis-je dire? Nous apprécions votre franchise et nous vous remercions d'avoir partagé votre temps avec nous aujourd'hui.

M. Peter T. Kavanagh: Merci.

Le président: Pendant que M. Kavanagh prend congé, je vais jeter un coup d'oeil sur la feuille. Il y a là quatre questions, mais je voudrais changer leur ordre. Pour les deux premières, nous allons devoir nous réunir à huis clos, mais je crois que nous pouvons commencer par la lettre de M. Rota adressée au comité.

Je ne pense pas que la lettre de M. Rota ait été distribuée. M. Rota m'écrit, en tant que président du comité permanent, à titre de président du Sous-comité des anciens combattants. Le sous-comité demande au Comité permanent de la défense nationale et des anciens combattants l'autorisation d'étudier la Loi sur la pension de retraite des Forces canadiennes et divers éléments de la rémunération et des prestations.

C'est la procédure habituelle. Lorsqu'un sous-comité désire entreprendre une étude distincte, il doit obtenir la bénédiction du comité permanent.

Je vous ai donc fait part de cette demande. Voulez-vous en parler brièvement, monsieur Rota?

M. Anthony Rota: Oui. Cette question a été soulevé au sein de notre comité lundi. Nous nous intéressons surtout aux prestations qui s'appliquent aux anciens combattants. Comme c'est relié aux pensions de retraite des membres des Forces canadiennes, c'est un sujet qui concerne la défense. Pour que ce soit officiel et que nous puissions procéder à cet examen, nous avons pensé qu'au lieu d'agir de notre propre chef, il valait mieux demander la permission de le faire. Si c'est d'accord, c'est ce que nous ferons. Ce serait avantageux pour les deux comités, mais nous nous intéresserons surtout aux anciens combattants.

Le président: Merci.

Avez-vous des questions? Monsieur Blaikie.

L'hon. Bill Blaikie: Vous dites que vous vous intéressez surtout aux anciens combattants, mais dans quel sens? Tous ceux qui finissent par toucher une pension sont des anciens combattants. Dans quel sens voulez-vous dire...?

M. Anthony Rota: Nous nous intéressons aux prestations qui sont versées maintenant.

L'hon. Bill Blaikie: Pas seulement aux anciens combattants de la Seconde Guerre mondiale?

M. Anthony Rota: Non, quand je parle des « anciens combattants » je veux parler des gens qui sont à la retraite et qui touchent une pension militaire.

L'hon. Bill Blaikie: Par simple curiosité, allez-vous voir s'il est possible de créer une sorte de pension pour les réservistes? Cela fera-t-il partie...?

• (1030)

M. Anthony Rota: Monsieur Blaikie, j'avoue que nous venons seulement de commencer à en discuter. Nous n'avons pas encore établi tous les paramètres de notre étude, mais c'est certainement une question que nous pouvons examiner.

L'hon. Bill Blaikie: Comme c'est une idée qui a été lancée, il serait souhaitable que vous l'examiniez à un moment donné.

M. Anthony Rota: J'apprécie votre suggestion. C'est très important. Merci.

Le président: Monsieur O'Connor, avez-vous une question?

M. Gordon O'Connor: Je voudrais juste donner un ou deux exemples des choses que nous n'avons pas encore définies. Par exemple, un grand nombre de militaires à la retraite viennent nous voir pour se plaindre de ce qu'ils appellent la « clause du mariage intéressé ». Si quelqu'un qui a plus de 60 ans se marie pour la première ou la deuxième fois, son conjoint n'a pas droit à une pension. D'autre part, quand le militaire décède, son conjoint survivant touche 50 p. 100. Il y a toutes sortes de règles qui ont été établies il y a très longtemps. Nous voulons savoir si elles restent encore valides aujourd'hui. Il y a sans doute d'autres exemples.

Le président: Je ne vois pas de problème en ce qui concerne cette demande. Quelqu'un y voit-il une objection? Je crois qu'il y a consentement unanime, monsieur Rota, pour que votre sous-comité fasse du bon travail dans ce domaine.

Merci.

Les documents ont été distribués. Nous pourrions les examiner plus tard.

Le Conseil des métiers et du travail du Chantier maritime du gouvernement fédéral (Est) demande à comparaître devant le comité permanent. Je crois que nous avons rencontré certaines de ces personnes ou que nous avons parlé avec quelque-unes d'entre elles lorsqu'on nous étions à Halifax.

Avez-vous des observations? Monsieur Blaikie.

L'hon. Bill Blaikie: Compte tenu de certains des témoignages que nous avons entendus aujourd'hui au sujet de la maintenance et des autres problèmes qui ont peut-être contribué à la situation dont nous parlons, il me paraît utile d'entendre leur version des faits. Ce sont ces gens-là qui font le travail, ou qui ne peuvent pas le faire à cause des compressions et cela me paraît donc logique.

Le président: Avez-vous autre chose à ajouter? Monsieur O'Connor.

M. Gordon O'Connor: Je pense qu'il pourrait être utile d'entendre ce syndicat. Il a peut-être une opinion étant donné qu'il travaille dans ces bateaux. Il pourra peut-être nous présenter un point de vue différent. Jusqu'ici, c'est toujours la version officielle que nous avons entendue. Les versions officielles correspondent peut-être à la réalité, mais il pourrait être aussi intéressant pour nous d'entendre d'autres points de vue.

Le président: Très bien.

Autre chose? Monsieur Martin.

L'hon. Keith Martin: Si c'est pertinent et si c'est pour assurer la sécurité de nos sous-marinières, nous devrions certainement les écouter.

Le président: Avez-vous autre chose à ajouter?

Je suis bien d'accord pour les entendre, mais nous sommes tous allés sur le terrain, à Halifax et notre visite là-bas avait été annoncée. J'aurais préféré que le syndicat demande à nous rencontrer sur place.

Il ne l'a pas fait, mais c'est à vous d'en décider. Je pense toutefois que je devrais faire adopter une motion.

M. Blaikie propose, appuyé par Mme Hinton, que nous invitons ces représentants syndicaux à comparaître.

(La motion est adoptée.)

Le président: La greffière va les contacter immédiatement pour organiser leur comparution.

[La séance se poursuit à huis clos.]

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

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

Aussi disponible sur le réseau électronique « Parliamentary Internet Parlementaire » à l'adresse suivante :

Also available on the Parliamentary Internet Parlementaire at the following address:

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

Le Président de la Chambre des communes accorde, par la présente, l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ce document à des fins éducatives et à des fins d'étude privée, de recherche, de critique, de compte rendu ou en vue d'en préparer un résumé de journal. Toute reproduction de ce document à des fins commerciales ou autres nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite du Président.

The Speaker of the House hereby grants permission to reproduce this document, in whole or in part, for use in schools and for other purposes such as private study, research, criticism, review or newspaper summary. Any commercial or other use or reproduction of this publication requires the express prior written authorization of the Speaker of the House of Commons.