



Chambre des communes
CANADA

Comité permanent de la défense nationale et des anciens combattants

NDDN • NUMÉRO 021 • 1^{re} SESSION • 38^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le jeudi 17 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 17 février 2005

• (0905)

[Traduction]

Le président (M. Pat O'Brien (London—Fanshawe, Lib.)): Je déclare la séance ouverte. Il est neuf heures, et nous allons commencer la 21^e réunion du Comité permanent de la défense nationale et des anciens combattants. Avec cette réunion prend fin aujourd'hui la série de témoignages, et le comité pourra consacrer la totalité de son temps la semaine prochaine et les jours qui suivent à étudier certains documents que nous attendons avec impatience, dans les deux langues officielles. Par la suite, nous entreprendrons la rédaction de l'ébauche, puis de la version définitive de notre rapport que nous aimerions présenter à la Chambre des Communes entre la mi-mars et la fin du mois de mars, je crois, mais il n'y a rien de certain encore pour le moment.

C'est aujourd'hui que nous entendrons nos derniers témoins, aussi je suggère de commencer sans plus tarder.

J'ai le plaisir d'accueillir encore une fois M. Alan Williams, sous-ministre adjoint, Matériels ainsi que le commodore Roger Westwood, directeur général, Gestion du programme d'équipement maritime.

Messieurs, je vous souhaite la bienvenue. Nous vous invitons à présenter vos déclarations préliminaires, et je suis sûr que nous aurons ensuite quelques questions à vous poser.

M. Alan Williams (sous-ministre adjoint, Matériels, ministère de la Défense nationale): Merci beaucoup, monsieur le président. Je suis heureux d'être de retour ici aujourd'hui pour répondre à vos questions sur l'acquisition des sous-marins de la classe *Victoria*.

Comme vous l'avez mentionné, je suis accompagné du commodore Roger Westwood, directeur général, Gestion du programme d'équipement maritime.

Mon allocution sera brève, pour qu'il nous reste le plus de temps possible pour répondre à vos questions.

Il s'est passé beaucoup de choses depuis ma dernière visite, le 25 octobre dernier. Le *Chicoutimi* a été transporté à Halifax par bateau avec succès, et nous avons accordé un contrat pour la planification initiale et la préparation des réparations que doit subir le sous-marin. C'est la première phase d'un programme en trois étapes pour la réparation du *Chicoutimi*. Pour gagner du temps et économiser de l'argent, nous allons procéder à la canadienisation du navire et à d'autres travaux d'entretien tout en faisant les réparations nécessaires.

Pour l'industrie canadienne, ce contrat de réparation est une excellente occasion d'acquérir de l'expérience sur un sous-marin de la classe *Victoria*, et il nous aidera à faire en sorte qu'à l'avenir, le soutien en service à long terme de ces sous-marins soit assuré par des entreprises canadiennes.

Avant de répondre à vos questions, je voudrais profiter de l'occasion pour vous parler d'une question qui revient constamment, comme je l'ai constaté, à savoir le processus d'approvisionnement et

le temps requis. En tant que haut fonctionnaire du gouvernement, je m'attends à ce que les ministres prennent le temps d'examiner et de remettre en question les gros projets d'acquisition. En fait, s'ils ne le faisaient pas, ils seraient irresponsables. Au bout du compte, ce sont les ministres qui répondent devant les contribuables canadiens des milliards de dollars consacrés aux projets d'acquisition, et nous, les fonctionnaires, devons leur fournir toutes les informations dont ils ont besoin pour approuver ces projets.

[Français]

Une fois que les ministres donnent l'autorisation de procéder, cela devient un processus bureaucratique, libre de toute ingérence politique. Les militaires rédigent l'énoncé des besoins, nous élaborons les caractéristiques, nous établissons les critères d'évaluation et, enfin, nous déterminons qui est le soumissionnaire retenu.

L'Accord sur le commerce intérieur oblige le gouvernement à procéder par concours ouvert pour les projets d'acquisition de matériel de défense. Nous le faisons en collaboration avec Travaux publics et Services gouvernementaux Canada et Industrie Canada.

Notre processus d'approvisionnement est ouvert, équitable et transparent. Toute entreprise qui a le sentiment d'avoir été traitée injustement peut s'adresser au Tribunal canadien du commerce extérieur ou à la Cour fédérale. Je suis très fier de l'intégrité de notre processus.

[Traduction]

Ceci dit, il est toujours possible d'améliorer les choses. Nous sommes en train de simplifier le processus d'approvisionnement et d'adopter de nouvelles normes ainsi que des pratiques exemplaires. En décembre 2003, le vice-chef d'état-major de la Défense et moi avons décidé d'un commun accord que le délai d'approvisionnement, qui est actuellement de neuf ans, sera réduit à quatre ans, soit une réduction de plus de 50 p. 100. Cela signifie que les forces armées auront deux ans pour évaluer et énoncer les besoins, et que mon organisation aura deux ans pour élaborer les caractéristiques et s'assurer que le contrat sera adjugé.

Nous avons introduit récemment un nouveau jalon baptisé « achèvement définitif du projet ». Auparavant, nous avions des douzaines de projet toujours ouverts et un bureau de projet et du personnel en place longtemps après que l'équipement en question ait été livré, accepté et mis en service. Pourquoi? Parce que toutes les questions liées à l'exécution du contrat n'étaient pas réglées.

Désormais, l'administrateur du projet peut certifier que le projet a été effectivement réalisé, fermer le bureau de projet, et transférer tout élément restant à l'organisation chargée du soutien en service. D'après nos prévisions, cette initiative permettra de retrancher au plus deux ans au délai d'approvisionnement.

De plus, nous cherchons constamment à adopter des pratiques exemplaires et à les améliorer. Par exemple, nous avons recours à « l'acquisition opportune », qui consiste à chercher des occasions de réaliser des économies et à les saisir lorsqu'on en trouve.

Nous avons suivi cette démarche récemment afin d'assurer une capacité de ravitaillement en vol. Nous avons appris que nos collègues allemands avaient un projet similaire, et plutôt que de réinventer la roue, nous avons signé un protocole d'entente avec eux pour que notre avion soit placé sur leur chaîne de montage. Cette initiative a retranché trois ans au délai d'approvisionnement, et elle a permis aux contribuables canadiens d'économiser 50 millions de dollars.

La recherche de ce genre d'occasion de collaborer avec nos alliés fait désormais partie intégrante de notre mode de fonctionnement. Dans notre processus d'acquisition, nous mettons également l'accent sur l'achat de technologies commerciales et militaires que nous pouvons trouver sur le marché. Cela nous permet d'éviter les coûts et les risques élevés des programmes de développement.

[Français]

L'acquisition globale est un autre exemple. Plutôt que d'attribuer un contrat pour l'acquisition d'un type d'équipement donné et un autre contrat pour le soutien de cet équipement, nous fusionnons les deux éléments en un seul contrat global. Cette pratique élimine complètement certaines activités d'acquisition. De plus, elle rend l'entreprise responsable de l'ensemble des coûts liés au cycle de vie de l'équipement. Cela réduit les risques pour le ministère, et surtout pour les contribuables canadiens. L'acquisition récente d'hélicoptères maritimes est un exemple d'acquisition globale.

• (0910)

[Traduction]

Je pourrais mentionner encore beaucoup de pratiques, mais j'espère que mon message est clair. Une fois qu'un projet d'acquisition est approuvé par le gouvernement, nous faisons tout notre possible pour fournir à nos militaires les biens et services dont ils ont besoin, et ce, le plus rapidement possible.

Je vais maintenant répondre à vos questions.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Williams.

Commodore Westwood, avez-vous quelque chose à ajouter?

Commodore Roger Westwood (directeur général, Gestion du programme d'équipement maritime, ministère de la Défense nationale): Non, monsieur.

Le président: Très bien. Merci.

Nous allons maintenant passer à une première série de questions. C'est-à-dire, de questions et réponses. Chacun dispose de sept minutes, et je vais être très rigoureux sur le temps alloué parce que je sais qu'il y aura beaucoup de questions.

Je vais commencer par M. O'Connor, je vous en prie, vous avez sept minutes.

M. Gordon O'Connor (Carleton—Mississippi Mills, PCC): Commodore, je ne vais pas m'étendre sur le passé; je vais plutôt me concentrer sur le présent et l'avenir. Vous et votre personnel devez avoir une idée assez précise de l'état des sous-marins sur le plan technique à l'heure actuelle, et j'aimerais que vous me disiez ce qui a été réalisé sur ces sous-marins afin de garantir qu'ils sont aptes à prendre la mer et qu'ils constituent des éléments efficaces pour notre Marine.

Cmdre Roger Westwood: Au moment où l'on se parle, deux des sous-marins, le *Windsor* et le *Victoria*, sont en parfait état de

navigabilité; ils sont aptes à prendre la mer. Le troisième sous-marin accepté, le *Corner Brook*, est à l'étape des travaux de canadianisation, et nous sommes à effectuer les changements qui font partie du contrat visant à canadianiser le navire. Quant au *Chicoutimi*, il est actuellement en réparation—nous entamons la période des travaux de réparation, comme vient de vous l'expliquer M. Williams—et cette étape de réparation et de canadianisation devrait durer environ deux ans.

M. Gordon O'Connor: Avez-vous une idée des coûts qui sont rattachés aux travaux visant à mettre ces quatre sous-marins en parfait état de navigabilité?

Cmdre Roger Westwood: Comme je l'ai dit, le *Victoria* et le *Windsor* sont déjà prêts. Ils sont prêts à prendre la mer n'importe quand. Le *Corner Brook* en est à l'étape de la canadianisation, qui est incluse dans les coûts du projet. La canadianisation est un processus qui coûte environ 18 millions de dollars qui proviennent du fonds des projets d'acquisition, donc ce sont des coûts déjà prévus. Quant au *Chicoutimi*, nous savons que les travaux de réparation devraient se chiffrer aux alentours de 3 à 5 millions de dollars. Et il faudra rajouter un autre montant de 18 millions de dollars pour la canadianisation.

M. Gordon O'Connor: Pour rester dans les considérations axées sur le présent et le futur, la Marine projette de déployer trois sous-marins sur la côte Est, et un sous-marin sur la côte Ouest. Disposerez-vous de ressources suffisantes sur le plan technique et logistique pour fournir le soutien requis à ces sous-marins sur les deux côtes?

Cmdre Roger Westwood: En réalité, la Marine se propose à long terme de déployer deux sous-marins à l'est, et deux sous-marins à l'ouest. Pour le moment, la répartition est de trois pour un.

À long terme, nous disposerons des ressources suffisantes, à la fois pour ce qui est du soutien en service à long terme et du soutien offert par l'industrie. Nous avons l'intention de conclure un contrat de soutien en service avec l'industrie canadienne, probablement d'ici un an et demi.

M. Gordon O'Connor: Qu'avez-vous l'intention de faire, dans ce cas, au cours de la prochaine année et demie?

Cmdre Roger Westwood: Pour le moment, nous disposons du contrat de gestion technique et de gestion de l'approvisionnement, dont vous avez entendu parler, je crois—avec BAE—et nous utilisons leurs services de soutien, de même que les installations du ministère de la Défense dans nos installations de maintenance de la flotte, sur les deux côtes. Nous pouvons compter également sur services contractuels qui sont administrés directement à partir de ma division.

M. Gordon O'Connor: Pour l'avenir, de nombreux témoins sont venus nous parler de la question des pièces de rechange. Nous possédons quatre sous-marins uniques en leur genre. Qu'est-ce qui nous garantit que nous pourrions continuer à maintenir ces navires en bon état pour encore 15 ou 20 ans et que nous aurons les pièces de rechange nécessaire dans le futur?

Cmdre Roger Westwood: Je pense que vous savez que les pièces de rechange ont pu présenter quelques difficultés, à l'occasion, parce que nous devons faire appel aux constructeurs de matériel qui se trouvent au Royaume-Uni. Toutefois, sur les 19 000 pièces que nous avons commandées, nous en avons reçu 17 000. Lorsqu'il est impossible de trouver les pièces d'origine, nous avons recours à des solutions de rechange et nous procédons à des modifications en fonction de nos besoins. C'est une façon courante de procéder pour un modèle qui a déjà 15 ans et que nous voulons remettre en service. J'éprouve le même genre de difficultés avec les frégates de patrouille canadiennes qu'avec les sous-marins de la classe *Victoria*. Dans certains cas, la source d'approvisionnement a disparu, et il faut trouver des solutions de rechange. Soit on remplace le matériel ou le système ou encore on trouve le moyen de réusinier la pièce afin de conserver le système.

Je suis persuadé que nous trouverons le moyen de garantir une source d'approvisionnement pour assurer la disponibilité des pièces de rechange des sous-marins pour les 15 ou 20 prochaines années.

• (0915)

M. Gordon O'Connor: Je suppose que l'acquisition des sous-marins est toujours à l'état de projet, alors quel est l'état d'avancement de ce projet? Je veux dire dans le sens où vous n'avez pas encore complètement remis ce projet à la Marine, je crois.

Cmdre Roger Westwood: C'est toujours un projet. Une partie du projet en question est la canadienisation du *Chicoutimi* et du *Corner Brook*, et tant que ces deux étapes ne seront pas terminées, le projet n'est pas achevé. Comme vous le savez, la structure du projet repose sur des paiements de location-bail qui s'étalent sur une assez longue période dans le futur, aussi le projet ne peut-il être fermé tant que ces paiements seront effectués.

Mais nous avons remis les quatre sous-marins à la Marine, tous ceux qui ont été acceptés. Dès que le *Chicoutimi* a été accepté, il a été remis à la Marine. Mais la Marine me remettra le navire au cours des mois à venir afin que nous puissions nous occuper des réparations de la troisième étape.

Pour ce qui est du *Corner Brook*, du *Windsor* et du *Victoria*, ils sont actuellement sous l'autorité de la Marine.

Le président: Merci, monsieur O'Connor.

[Français]

Monsieur Bachand, c'est maintenant votre tour. Vous disposez de sept minutes.

M. Claude Bachand (Saint-Jean, BQ): Monsieur le président, je vois, à la lecture de la présentation de M. Williams, qu'il réagit bien et suit de près les travaux du comité, car il apporte déjà certaines réponses à des questions qu'on aurait soulevées en cour. Il y en a une, cependant, qui est un peu contradictoire.

Vous nous expliquez, dans votre présentation, que le processus d'approvisionnement est ouvert et équitable, et qu'il faut aussi se référer souvent à l'administrateur du projet. On a appris au cours des débats qu'il n'y avait pas d'administrateur de projet pour l'acquisition des sous-marins. D'après vous, est-ce grave qu'ici ou là-bas, il n'y ait personne responsable de l'administration du projet? Se peut-il que ce qu'on nous a dit est faux? Pouvez-vous nous dire s'il y avait un administrateur de projet?

M. Alan Williams: Absolument. Nous avons ici la personne qui est responsable de ce projet.

M. Claude Bachand: Qui l'est ou qui l'était?

M. Alan Williams: Qui est responsable.

M. Claude Bachand: Est-il responsable depuis le début?

M. Alan Williams: Dès le début, avant le commodore Westwood, il y avait dans mon organisation un autre commodore, M. Sylvester, qui s'occupe de ce projet aussi. Dans son organisation, il y a des directeurs qui consacrent tout leur temps à ce projet. Ce projet a donc un responsable, comme tous les projets de mon organisation.

• (0920)

M. Claude Bachand: D'accord.

Vous niez donc ce qu'on nous a dit, à savoir il n'y avait pas d'administrateur ni de responsable du projet. D'accord.

Je dois vous dire que nous avons un problème de traduction: nos recherchistes ont la chance d'avoir les contrats en anglais, et aucun des membres du comité ici n'a les documents. Nous sommes donc un peu paralysés. D'ailleurs, monsieur le président, je pense que c'est la date limite aujourd'hui. Si nous ne l'avons pas, la marine nous aura encore une fois envoyés paître: il y a des mois que nous demandons des documents, il y a des mois que nous avons identifié certains documents qui ne sont pas difficiles à traduire et nous attendons toujours.

Nous avons au moins des extraits du contrat, et mes questions porteront là-dessus. Aurons-nous à verser encore 61 717 200 \$ le 1^{er} avril prochain?

M. Alan Williams: Le contrat stipule que tous les ans, au 1^{er} avril, nous dépensons près de 15 millions de dollars par sous-marin. Nous avons acheté le sous-marin *Victoria* il y a quelques années. Il ne reste donc que trois autres bateaux, qui nous coûteront 46 millions de dollars le 1^{er} avril. C'est le montant précis que nous devons payer pour ces trois bateaux.

M. Claude Bachand: D'accord.

Dans ce même document, à l'annexe C, on voit tous les versements au gouvernement britannique. Vous avez raison: il semble que le dernier paiement à faire soit de 61 millions de dollars, ce qui englobe ce dont vous venez de parler.

Vous devez connaître ce document. Si j'additionne les sommes de la colonne de droite, j'arrive à un total de 458 millions de dollars. Pourtant, on nous a parlé d'un contrat de 750 millions de dollars.

J'ai une autre question. La canadienisation et l'incident du *Chicoutimi* feront-ils grimper la facture au-delà de 750 millions de dollars? Expliquez-moi pourquoi la somme des versements donne 458 millions de dollars, alors que partout dans les médias on parle de 750 millions de dollars.

M. Alan Williams: Je vais vous expliquer cela en anglais, parce que ce sera certainement plus clair pour vous comme pour moi.

[Traduction]

Le contrat initial comporte trois volets. Le principal au montant de 360 millions de dollars représente en fait le paiement pour les quatre sous-marins à 90 millions de dollars chacun. Nous avons aussi versé un montant dans le cadre du contrat initial pour les instructeurs et les données techniques. Ce montant est de 98 millions de dollars pour les deux. Cette somme a été versée au début du programme. Donc, si on fait le total, on additionne 360 millions et 98 millions, et on obtient 458 millions.

Ces 458 millions font partie du montant initial de 750 millions qui comprenait notamment les coûts du projet, les coûts des pièces de rechange et diverses choses qui totalisaient 750 millions, de même que la provision pour éventualités. À l'intérieur du programme, on retrouve des éléments comme le *Chicoutimi*, et ce genre de coûts. Donc, on peut dire que cela correspond pas mal aux chiffres que nous avons prévus, sauf que, comme je l'ai indiqué, nous avons procédé à un examen il y a un an qui suggérait que d'autres coûts, comme ceux de l'infrastructure, devraient être ajoutés. Donc, nous avons ajouté un total de 85 millions de dollars de plus au programme des immobilisations, conformément aux résultats de l'examen.

[Français]

M. Claude Bachand: Est-ce que vous nous confirmez que, sur les 750 millions de dollars qu'on doit verser à la Grande-Bretagne, il nous reste environ 60 millions de dollars à payer?

[Traduction]

M. Alan Williams: Tout d'abord, tout cet argent n'ira pas au Royaume-Uni. Il y a des frais de gestion de projet et des frais liés aux éventualités ainsi que des sommes versées à BAE, de même que pour les pièces de rechange. Donc, la totalité de cette somme n'ira pas au Royaume-Uni, je tenais seulement à le préciser. Ceci dit, j'ai oublié la deuxième partie de la question.

[Français]

M. Claude Bachand: Le projet totalise 750 millions de dollars. Je sais que tout cet argent ne sera pas versé à la Grande-Bretagne, mais qu'est-ce qui reste à payer à la Grande-Bretagne? Est-ce 60 millions de dollars? Les sous-marins seront-ils à nous après ce paiement?

[Traduction]

M. Alan Williams: Pour les quatre sous-marins proprement dits, nous avons versé jusqu'ici 207 millions de dollars sur les 360 millions de dollars. Donc, d'ici 2009-2010, nous allons verser un autre 150 millions de dollars environ pour acquitter le solde dû pour l'acquisition des sous-marins.

[Français]

M. Claude Bachand: Je vais revenir sur les chiffres, parce que ce n'est pas conforme à ce que je vois ici, dans le contrat. On dit ici qu'après le 1^{er} avril, quand la dernière tranche de 60 millions de dollars aura été payée, on aura versé en tout 458 millions de dollars.

[Traduction]

M. Alan Williams: Il faut se rappeler que nous avons déjà racheté l'un de ces sous-marins. Donc, le contrat initial qui indiquait 60 millions de dollars plus ou moins, correspondait à 15 fois 4. Maintenant, c'est seulement 15 fois 3. Donc, si on regarde dans le futur, les paiements pour le quatrième sous-marin seront inclus dans vos chiffres, mais en réalité, nous l'avons déjà racheté. C'est ce qui explique que les chiffres ne concorderont pas exactement.

[Français]

M. Claude Bachand: Donc, on a 150 millions de dollars à payer d'ici la fin...

[Traduction]

M. Alan Williams: C'est pour les quatre sous-marins. C'est exact.

Le président: Merci, monsieur Bachand.

Maintenant, nous allons passer de ce côté-ci de la table.

Monsieur Bagnell, vous pouvez y aller, vous avez sept minutes.

L'hon. Larry Bagnell (Yukon, Lib.): Merci beaucoup, et merci d'être revenu témoigner devant le comité. Je sais que vous devez avoir beaucoup de patience.

Notre dernier témoin a suggéré que le coût, une fois que l'on additionne tous les extras, pourrait bien être de 1,5 milliard de dollars, ce qui demeure toujours un bon marché pour l'achat de sous-marins qui en valent 4 milliards. Mais, je n'arrive pas à comprendre comment ce chiffre peut être aussi élevé, surtout si nous parvenons à obtenir des Britanniques qu'ils nous dédommagent pour certains problèmes, parce qu'il me semble que nous devons acheter ces sous-marins en bon état. Est-ce que vous pouvez voir comment on pourrait en arriver à ce chiffre de 1,5 milliard?

M. Alan Williams: Oui, tout dépendant de ce que l'on inclut dans le total.

Je vais essayer d'être très clair. Lorsque nous établissons les coûts du projet, nous calculons les coûts d'acquisition pour les biens d'investissement en question, et nous incluons habituellement une année ou deux de soutien, les pièces de rechange et les troussees de formation initiale. Le chiffre obtenu est celui que je vous ai donné tout à l'heure. Il était de 750 millions en dollars de l'année en cours ou de 812 millions en tenant compte de l'inflation, et c'est à ce chiffre que nous avons ajouté le montant de 85 millions. Nous voici donc à 897 millions de dollars. Ce qui correspond essentiellement au coût de l'acquisition.

Vous avez tout à fait raison : pratiquement tous les coûts de la réactivation ont été engagés par les Britanniques. Ce que l'on additionne, et que l'on ne devrait pas, ce sont les coûts liés à l'entretien et au soutien de ces biens d'investissement pour une longue période de temps. Donc, si vous prenez ce qu'il en coûte pour faire l'acquisition, et ce qu'il nous en coûtera pour assurer l'entretien, année après année, dépendant du nombre d'années à considérer, on pourrait bien atteindre un chiffre de 1,2 milliard, ou 1,5 milliard ou même 1,7 milliard de dollars. Ce chiffre peut monter indéfiniment. Je pense que certains additionnent les coûts du projet initial et les coûts du contrat pour la gestion technique et la gestion de l'approvisionnement—ce qui est en fait un contrat de soutien à long terme pour neuf ans—et qu'ils font le total. Mais cela revient à additionner des pommes et des oranges.

• (0925)

L'hon. Larry Bagnell: Ces éléments auraient leur raison d'être pour l'acquisition de n'importe quel sous-marin.

M. Alan Williams: Ils seraient présents pour n'importe quel bien d'investissement. Lorsque nous parlons du coût d'acquisition de quelque chose, il faut le considérer comme un coût unique. Le coût associé à l'entretien est très important, mais habituellement il n'est pas compris dans le coût des immobilisations. Il s'agit davantage de coûts de fonctionnement que de coûts d'entretien, puisqu'il s'agit d'assurer le soutien d'un bien, année après année.

L'hon. Larry Bagnell: Donc, le coût des biens eux-mêmes ne dépasse pas 1 milliard de dollars.

M. Alan Williams: Eh bien, il se situe autour de 900 millions de dollars.

L'hon. Larry Bagnell: J'ai juste une question technique pour le commodore. Je ne sais pas s'il va pouvoir me répondre ou non. En tout cas, personne d'autre ne pourra le faire.

M. Alan Williams: Et, de toute évidence, moi non plus.

L'hon. Larry Bagnell: Je voulais vous parler du matériau isolant utilisé à l'endroit où les fils se connectent dans les boîtes électriques. Je ne suis pas électricien, mais certains ont laissé entendre que ce matériau n'était pas assez épais, qu'il faudrait ajouter de l'isolant à cet endroit. Est-ce que vous êtes au courant de cette histoire?

Cmdre Roger Westwood: Je m'engage sur le terrain de la commission d'enquête, aussi je vais vous répondre très brièvement. La manière la plus simple d'expliquer ce problème est la suivante : le matériau isolant utilisé était étanche aux éclaboussures, mais pas étanche à l'eau, et par conséquent, on a dû le remplacer afin qu'il soit étanche à l'eau.

L'hon. Larry Bagnell: C'était la même chose dans les quatre sous-marins avant qu'ils ne prennent la mer?

Cmdre Roger Westwood: Oui, et cette modification a été faite dans les quatre.

L'hon. Larry Bagnell: Est-ce que les pièces mécaniques des quatre sous-marins sont différentes, ou sont-elles identiques?

Cmdre Roger Westwood: Dans la construction navale, il est impossible d'obtenir des pièces parfaitement identiques, mais à tous égards, les quatre sont pareils. C'est seulement en raison des méthodes utilisées dans les chantiers navals; on y coupe le métal, on le plie, on étire des câbles, et il se peut qu'ils ne se retrouvent pas exactement au même endroit.

L'hon. Larry Bagnell: Mais il s'agit du même câblage.

Cmdre Roger Westwood: Oui, c'est le même câblage. Je sais maintenant que le *Upholder*, qui a été construit en premier, et que nous appelons maintenant le *Chicoutimi*, a été construit à Barrow, et que les trois autres l'ont été à Cammell Laird et à Liverpool. Certains des câbles étaient inversés; ce genre de choses peut se produire.

L'hon. Larry Bagnell: Nos derniers témoins ont aussi suggéré que nous n'avions pas besoin de sous-marins, et que la détection des sous-marins ennemis pourrait être effectuée au moyen de véhicules aériens sans pilote, les UAV, ou de quelque autre dispositif que nous avons. Je crois comprendre qu'un sous-marin est mieux placé sur le plan de la capacité de détection pour détecter d'autres sous-marins que, disons, un ultraléger—et surtout, s'il y a du brouillard—ou encore d'autres types d'aéronefs ou de navires de servitude. Est-ce exact?

M. Alan Williams: Je pense que les questions d'ordre général sur la valeur ajoutée des sous-marins concernent davantage la Marine que nous.

L'hon. Larry Bagnell: Voulez-vous parler des spécifications techniques concernant ce qu'ils sont capables de faire?

M. Alan Williams: Oui, bien sûr, concernant ce qu'ils sont capables de faire. Je ne veux tout simplement pas me lancer dans cette discussion sur le fait qu'ils sont nécessaires ou pas, vous comprenez.

Cmdre Roger Westwood: Je suis ingénieur, et ce sont les opérateurs qui établissent les spécifications, comme vient de vous le mentionner M. Williams. Tout ce que je peux dire, c'est que la plupart des opérateurs vont vous dire que la meilleure arme contre les sous-marins est un autre sous-marin.

L'hon. Larry Bagnell: Juste une question technique, pouvez-vous détecter un sous-marin plus facilement à partir d'un sous-marin que de la surface ou des airs?

• (0930)

Cmdre Roger Westwood: Oui.

L'hon. Larry Bagnell: Merci.

Le président: Merci, monsieur Bagnell.

Nous espérons une question au sujet de l'Arctique. Je ne veux pas exciter mes collègues...

Des voix : Oh, oh!

Le président : ... bon, dans ce cas, nous poursuivons.

Nous allons commencer un deuxième tour, et vous disposez de cinq minutes pour poser la question et d'autant pour y répondre.

Monsieur Casson, je vous en prie.

M. Rick Casson (Lethbridge, PCC): Merci, messieurs, et merci, monsieur Williams, d'être revenu nous voir.

Vous n'êtes plus qu'à un mois de la retraite, je crois.

M. Alan Williams: Deux mois.

M. Rick Casson: Vous paraissez trop jeune pour prendre votre retraite.

Quoi qu'il en soit, dans votre exposé, vous avez mentionné que vous envisagez de prendre des mesures afin de réduire les délais d'approvisionnement. Est-ce que l'une ou l'autre des suggestions que vous avez faites nécessitent que l'on apporte des modifications législatives ou réglementaires au mode de fonctionnement du MDN ou à sa méthode d'approvisionnement?

M. Alan Williams: Non.

M. Rick Casson: Donc, il s'agit simplement d'un mécanisme interne que vous envisagez de mettre en place en vue de raccourcir ces délais.

M. Alan Williams: Exactement.

M. Rick Casson: Tous les efforts en ce sens sont les bienvenus. Et surtout ceux visant à réduire de neuf ans à quatre ans les délais pour faire l'acquisition d'une pièce de matériel dont les militaires ont besoin. C'est incroyable, et surtout à notre époque, alors que les choses changent si rapidement.

M. Alan Williams: Exactement.

M. Rick Casson: Dans votre exposé, vous suggérez notamment que l'une des explications pour des délais aussi interminables est qu'il y a toujours des petites choses à régler dans les contrats. Ils semblent ne jamais vouloir arriver à une conclusion; il y a toujours quelque chose qui cloche. Donc, vous allez tout simplement fermer le bureau de projet ou dissoudre l'équipe de projet qui travaille sur ces choses à régler, et les confier à quelqu'un d'autre, mais est-ce que ça ne va pas prendre le même temps pour régler le problème, et finalement, être aussi long?

M. Alan Williams: La réponse est non. Habituellement, on forme une équipe de projet assez imposante et au fur et à mesure que le travail diminue, il y a des chances pour que le gros de l'équipe n'y soit plus. Il est beaucoup plus efficace de simplement prendre ces incidents isolés et de les réunir au sein d'une équipe existante. Ils font déjà une myriade de choses et, franchement, ils peuvent ajouter ces questions à leurs responsabilités habituelles. Les membres de l'équipe de projet pourront être utilisés de manière beaucoup plus efficace dans d'autres projets.

Lorsqu'il y a beaucoup de petits problèmes à régler, il est préférable de les rassembler, et de les confier à des gens qui pourront s'en occuper dans le contexte de leur charge de travail normale et laisser les choses suivre leur cours. Le maintien d'une équipe de projet entraîne des tas de coûts, et plus on intègre les activités aux autres activités courantes, plus on réalise d'économies, à l'interne et pour le contribuable.

M. Rick Casson: D'après votre expérience, est-ce que les coupures dans le soutien et le financement accordés aux militaires jouent un rôle dans la longueur du processus d'approvisionnement? Est-ce que le manque de ressources explique que ce processus soit aussi long?

M. Alan Williams: Nous ne faisons aucune acquisition à moins de disposer des crédits budgétaires. Donc, c'est plutôt le fait de disposer ou non des crédits nécessaires qui détermine notre décision d'achat, mais pas la durée du processus d'approvisionnement, parce que nous ne démarrons pas ce processus tant que les crédits ne nous ont pas été affectés.

M. Rick Casson: Le manque de personnel, les budgets annuels insuffisants, n'ont aucun effet?

M. Alan Williams: C'est certain que davantage de financement et de personnel nous aiderait à accélérer les choses; mais moins d'argent et moins de personnel signifie que nous ne pouvons pas acheter autant. Mais à partir du moment où l'on a décidé que l'on achetait quelque chose, et que l'on y a affecté du personnel, alors il n'y a aucune excuse pour ne pas livrer la marchandise en temps voulu.

M. Rick Casson: On nous a dit qu'il n'y avait pas d'équipe de projet affectée à ce projet d'approvisionnement pour les sous-marins. Pourriez-vous faire des commentaires à ce sujet et nous expliquer pourquoi?

M. Alan Williams: Je sais que je peux m'adresser à quelqu'un de précis et demander des réponses à ces questions. En ce qui me concerne, la responsabilité est claire.

Cmdre Roger Westwood: En fait, il y avait une équipe de projet affectée précisément à ce programme au sein de mon organisation à partir du moment où nous avons accepté le projet et signé le contrat, et cette équipe existe encore aujourd'hui. Jusqu'à 20 personnes au sein de mon organisation... plus un détachement au Royaume-Uni pour superviser la réactivation des sous-marins... Ceux-là faisaient partie de l'équipe de projet aussi, donc nous parlons de 20 à 30 personnes chargées expressément de s'occuper de l'acquisition des sous-marins.

Je pense que le capitaine Williamson est venu témoigner devant ce comité à deux ou trois reprises. Il était le principal administrateur de projet. Il est maintenant affecté à d'autres tâches, mais aujourd'hui, c'est le commandant Carter qui est l'administrateur du projet sur la question de la prolongation de la durée de vie utile des sous-marins.

M. Rick Casson: Est-ce que cette équipe de projet était structurée différemment des autres équipes chargées des grands projets d'approvisionnement, en raison de son origine? Ou est-ce simplement qu'il est totalement faux de dire qu'il n'y avait pas d'équipe de projet?

• (0935)

Cmdre Roger Westwood: Dans certains cas, il arrive que l'on décide de confier le projet à un groupe situé à l'extérieur de l'organisation mère et d'en faire un projet à part entière. Lorsque j'étais l'administrateur du Projet des navires de défense côtière, même si je relevais de la personne qui occupe mon poste actuel, on m'a retiré de l'édifice où mon personnel actuel se trouve. La seule différence cette fois-ci, c'est que le bureau de projet se trouvait dans mon édifice, avec le reste de mon personnel.

M. Rick Casson: Donc, les personnes qui s'occupent de l'acquisition des sous-marins, ou qui s'en occupaient, sont-elles affectées à 100 p. 100 à ce projet, ou bien sont-elles mélangées avec tous les autres employés?

Cmdre Roger Westwood: Elles sont affectées à 100 p. 100 à ce projet. Elles bénéficient du soutien d'autres secteurs de mon organisation, notamment de l'expertise technique, mais leurs salaires sont inclus dans les coûts du projet.

Lorsque M. Williams a ventilé les coûts et déclaré que cela comprenait l'acquisition des sous-marins, le soutien initial, et d'autres coûts, il s'agissait notamment de ceux qui concernaient l'administration du bureau de projet—le salaire du capitaine Williamson pour les trois dernières années, d'un certain nombre d'ingénieurs, et d'autres officiers et de militaires ayant travaillé directement pour le projet.

M. Alan Williams: J'aimerais que tout ceci soit bien clair. Durant les cinq années et demie fantastiques que j'ai passées à la Défense nationale, tous les projets, sauf un, furent administrés sous la direction du commodore ou du titulaire d'un poste équivalent. La seule exception fut le projet des hélicoptères maritimes qui, en raison de son importance considérable, relevait directement de moi. Sur le plan de la gouvernance, de la structure et de la responsabilisation, ce projet a été administré exactement de la même manière que tous les autres projets.

Le président: Merci.

Monsieur Casson, merci pour ces éclaircissements.

Maintenant, monsieur Martin, c'est à vous, vous avez cinq minutes.

L'hon. Keith Martin (Esquimalt—Juan de Fuca, Lib.): Commodore Westwood, monsieur Williams, merci de vous être joints à nous.

Évidemment, monsieur Williams, nous vous souhaitons une agréable retraite et nous vous remercions pour toutes ces années passées dans la fonction publique.

Les circuits électriques, évidemment, figurent parmi les problèmes qui se sont posés. Vous avez mentionné notamment la différence qui existe entre un matériau étanche aux éclaboussures et un matériau étanche à l'eau. Est-ce que le câblage de nos sous-marins est différent de celui des autres sous-marins à propulsion diesel-électrique ailleurs dans le monde? Autrement dit, est-ce que le câblage dans les autres sous-marins diesel-électrique est étanche aux éclaboussures ou étanche à l'eau?

Cmdre Roger Westwood: À mon avis, c'est le même câblage. Dans ce cas particulier, il est question d'une connexion isolée. Le câblage lui-même est revêtu d'un matériau isolant et il est tout à fait imperméable. Mais il était question d'un endroit précis où on a refait une connexion et remis un nouveau matériau isolant alentour. Dans ce cas précis, le matériau était étanche aux éclaboussures, et non étanche à l'eau.

Je ne pense pas que le câblage de ce sous-marin diesel-électrique soit différent de celui de tous les autres sous-marins à propulsion diesel-électrique.

L'hon. Keith Martin: Nous entrons dans le vif du sujet, parce que certains semblent suggérer qu'il y avait une défectuosité dans le câblage d'origine des sous-marins. Toutefois, dans nos sous-marins de classe *Victoria*, une fois le processus de réactivation achevé, lorsque nous avons reçu ces sous-marins avec les connexions électriques qui s'y trouvaient, les connexions électriques, le câblage et l'isolant n'avaient rien de différent de ceux qui se trouvent dans les autres sous-marins à propulsion diesel-électrique ailleurs dans le monde. Est-ce exact? Autrement dit, il n'y avait rien d'inhabituel.

Cmdre Roger Westwood: Je ne connais pas parfaitement toutes les pratiques des autres, mais de façon générale, la réponse est non. Il se peut qu'il y ait des particularités—par exemple, la manière de faire diverses choses, comment les technologies fonctionnent réellement—et que cela entraîne de petites variantes, mais en général, c'est du pareil au même.

L'hon. Keith Martin: Donc, cela se situe dans la norme.

Cmdre Roger Westwood: Exactement.

L'hon. Keith Martin: Donc, il n'y avait rien d'essentiel qui clochait avec le câblage des sous-marins lorsque nous en avons fait l'acquisition.

Concernant la question de l'approvisionnement, monsieur Williams, je voudrais revenir à la question du troc, parce que nous allons l'aborder plus tard, lors de nos délibérations.

Dans vos premiers commentaires, vous avez déclaré que l'on avait envisagé le troc parce que cela pouvait être avantageux pour les contribuables canadiens. Mais, par la suite, vous vous êtes ravisé, parce que vous avez pensé que ce serait plus transparent de verser l'argent et d'obtenir le matériel en retour. Vous avez réfléchi et vous êtes arrivé à la conclusion que, pour le contribuable, ce serait plus transparent de fonctionner de cette manière. Est-ce bien cela?

M. Alan Williams: Je n'étais pas présent lorsque l'on a suggéré d'avoir recours au troc, mais il reste que c'est une approche valable si l'on peut faire en sorte de contrebalancer les écritures sur le plan comptable, et si l'on peut annuler tous les frais de conversion des livres en dollars, et ainsi de suite. Cela entraîne moins de frais d'administration et de conversion si on peut contrebalancer les écritures et en arriver à un solde nul, et c'est probablement la raison pour laquelle cette suggestion a été faite.

En revanche, si on considère les dates où nous devons faire les versements réguliers—le 1^{er} avril, par exemple—et celles où le Royaume-Uni devait faire les siens à notre intention, elles ne coïncidaient pas. Sur le plan pratico-pratique, ce serait devenu impossible de contrebalancer les soldes si les opérations ne pouvaient être effectuées le même jour. C'est à ce moment que c'est devenu problématique. Et même si le contrat et le protocole d'entente le prévoyaient, ils ne l'exigeaient pas toutefois.

Après avoir pris en considération les difficultés que cela représentait sur le plan de la comptabilité d'y avoir recours, on est arrivé à la conclusion que ce n'était pas une solution pratique. Et cette décision a pour conséquence que les chiffres des montants qui nous sont versés par le Royaume-Uni et ceux des montants que nous lui versons sont très visibles dans les comptes publics. C'est l'une des conséquences de la décision de ne pas contrebalancer les écritures.

● (0940)

L'hon. Keith Martin: Comment allez-vous procéder pour raccourcir les délais d'approvisionnement? C'est une très vaste question. Pouvez-vous nous citer deux ou trois mesures que nous pourrions prendre pour raccourcir ces délais dans le processus d'approvisionnement? Je sais que vous voulez les réduire de façon considérable, et nous sommes tous convaincus que c'est souhaitable. Mais, comment voyez-vous les choses, dans le futur? Que faut-il faire concrètement pour raccourcir les délais d'approvisionnement afin que les hommes et les femmes des Forces canadiennes puissent obtenir le matériel dont ils ont besoin, au moment où ils en ont besoin?

M. Alan Williams: Je pense que le facteur le plus important consiste à reconnaître que nous voulons surtout introduire un changement de mentalité. Les gens ont adopté la même méthode de

travail depuis des dizaines d'années, et les habitudes sont ancrées, et cela inclut tout le monde.

Avec les énoncés de besoins, les gens prenaient des années à étudier et scruter et réexaminer le fameux énoncé. Je vous ai donné un exemple dans lequel j'expliquais qu'à bien des égards, nous ne sommes pas si différents des autres. Peut-être que, dans certains cas, nous pourrions travailler avec les responsables de la rédaction de l'énoncé initial des besoins afin de raccourcir cette étape, point final. Cette attitude n'exclut pas la rigueur, mais il y a bien des manières d'obtenir cette rigueur, peut-être sans que cela prenne autant de temps que par le passé. Donc, je pense que nous pouvons y arriver.

J'ai un exemple concret, et il y en a d'autres, où l'on essaie de trouver le moyen d'accélérer les choses parce que, comme vous l'avez dit, avec la révolution dans les affaires militaires, la technologie change tellement rapidement, que d'ici à ce que l'on ait achevé les spécifications, en l'espace de quelques années, les choses ont déjà complètement changé. Et aussi, nous devons fonctionner intelligemment. Si on achète du matériel de série ou du matériel militaire de série, on obtient des produits qui présentent moins de risque, qui sont moins coûteux, et qui existent déjà. Donc, c'est vers cela que nous nous dirigeons. Lorsque nous optons pour une acquisition initiale dans laquelle on prévoit déjà le soutien à long terme, nous nous épargnons des contrats. Nous évitons d'avoir à réaliser plusieurs contrats. Cela permet de sauver du temps. Par exemple, en ce qui concerne les hélicoptères maritimes, nous n'aurons pas à consacrer deux, trois ou même quatre ans à mettre en place un contrat pour des services de soutien. C'est déjà fait, c'était prévu dans le contrat d'acquisition initial.

Il existe aussi ce que nous appelons la gestion optimisée des systèmes d'armes. Suivant cette approche de gestion, peu importe le bien d'investissement en question, plutôt que mettre en oeuvre des centaines de contrats d'une durée d'un an ou deux pour gérer chaque élément, on cherche plutôt à grouper les besoins en matière de services de soutien et à signer des contrats à plus long terme avec les fournisseurs. Cette approche nous permet de sauver du temps sur le plan administratif et, en procédant au groupage des contrats en matière de services de soutien, on encourage l'industrie à donner un bon rendement.

Ce sont des moyens que nous utilisons pour réduire les délais d'approvisionnement et rationaliser les processus d'approvisionnement globalement, par le groupage, le regroupement, ce que nous appelons l'acquisition globale en fonction des occasions qui se présentent. Lorsque nous apprenons qu'un pays allié réalise quelque chose qui nous intéresse, nous pouvons nous associer à lui pour répondre à nos besoins. Il y a bien des manières de faire les choses, mais dans le fond, il suffit de faire comprendre aux gens que les mentalités doivent changer. Je pense que tous ensemble, au sein de l'organisation militaire, et de la structure ministérielle, on commence à voir que nous sommes prêts à faire les choses différemment. Aussi, nous récompensons et reconnaissons ceux qui adoptent ce genre de comportement afin de l'encourager.

Tous ces efforts visent à obtenir un changement de mentalité, et je suis très fier de voir notre évolution à ce chapitre. Ce n'est pas quelque chose que l'on peut tenir pour acquis, il faut demeurer vigilant. Je sais que le commodore dans son organisation, et d'autres dans les leurs, continuent d'inciter leur personnel à réfléchir, à se remettre en question, à se demander si c'est la meilleure manière ou la manière la plus intelligente de faire les choses. C'est notre objectif en tant que chefs de file de l'organisation.

Le président: Merci.

Merci, monsieur Martin.

[Français]

Monsieur Perron, s'il vous plaît. Vous disposez de cinq minutes.

M. Gilles-A. Perron (Rivière-des-Mille-Îles, BQ): J'ai décidé de changer ma vision. J'allais parler de chiffres avec M. Williams, mais je m'aperçois qu'il leur fait dire n'importe quoi, comme tout bon administrateur ou comptable.

Je vais surtout parler de technique avec le commodore Westwood. Je me suis rendu compte que vous portiez un jonc d'ingénieur. Êtes-vous ingénieur en électricité, en mécanique?

• (0945)

[Traduction]

Cmdre Roger Westwood: Je suis architecte naval, architecte général.

[Français]

M. Gilles-A. Perron: D'accord, mais vous portez le jonc de l'ingénieur.

[Traduction]

Cmdre Roger Westwood: Oui. Un architecte naval est un ingénieur diplômé qui a fait des études supérieures dans un domaine du génie mécanique.

M. Gilles-A. Perron: Donc, lorsque vous avez quitté l'université, vous étiez en génie mécanique.

[Français]

Vous étiez ingénieur en mécanique.

[Traduction]

Cmdre Roger Westwood: En fait, j'étais ingénieur chimiste, spécialisé en génie nucléaire.

[Français]

M. Gilles-A. Perron: Merci. Votre cours de chimie va m'aider. J'ai visité en touriste le NCSM *Windsor*, à Halifax. J'ai été stupéfait lorsque j'ai vu le nombre de conducteurs électriques qu'il y avait en surface. Quelle sorte de plastique isole ces conducteurs?

[Traduction]

Cmdre Roger Westwood: Un matériau inerte est en contact avec le conducteur métallique, il s'agit donc d'un matériau isolant. Je ne sais pas exactement de quoi il s'agit, mais c'est un matériau ayant une texture fibreuse. Et pour finir, le conducteur est enfermé dans une gaine qui ressemble à du caoutchouc, c'est ce qui garantit l'imperméabilité.

[Français]

M. Gilles-A. Perron: Pendant vos études, vous avez appris que toute matière plastique était combustible. Certaines sont ignifuges: en présence d'une flamme, elles brûlent et lorsqu'on éteint la flamme, elles cessent de brûler. Est-ce que ce matériel est ignifuge?

[Traduction]

Cmdre Roger Westwood: En fait, dans ce modèle en particulier, étant donné que la Royal Navy avait déjà connu certains incidents liés à des incendies dans le passé, on a beaucoup insisté pour intégrer des matériaux ignifuges dans les sous-marins et des matériaux difficilement combustibles. Je ne pourrais pas vous dire avec précision en quoi consiste ce matériau isolant. En revanche, je sais que l'on s'est beaucoup intéressé à retarder la progression de la combustion ainsi qu'aux émissions des produits combustibles.

[Français]

M. Gilles-A. Perron: Vous m'avez convaincu du fait qu'il s'agit d'un matériel combustible. Il s'agit d'une matière plastique combustible ou ignifuge, qui brûle lorsqu'elle est en contact avec la flamme et qui cesse de brûler lorsque la flamme s'éteint.

Toute matière plastique, lorsqu'elle brûle, produit un gaz mortel. Je ne comprends pas qu'on puisse accepter que dans un sous-marin, il y ait une matière plastique en surface. Lorsque le sous-marin se trouve à 30, 40 ou 50 mètres sous l'eau et qu'un feu se déclare, on ne peut pas ouvrir les portes pour aérer et on doit revenir à la surface. Donc, on risque d'empoisonner et de faire mourir bien des gens. C'est ce qui est arrivé à la victime du *Chicoutimi*, n'est-ce pas?

• (0950)

[Traduction]

Cmdre Roger Westwood: Quoi que vous brûliez, la combustion va dégager des produits qui sont susceptibles d'être dangereux à inhaler. Si un objet quelconque est porté à une température suffisamment élevée, il finira par se vaporiser et par dégager ce type de produits. Il n'est pas censé y avoir d'incendie, pour commencer. Dans les rares occasions où un incendie peut se déclarer, et quand on comprend qu'un sous-marin se trouve sous la surface de l'eau, vous avez tout à fait raison, il n'y a pas de moyen de dégager ces produits de combustion à l'extérieur. Le sous-marin est doté d'un système respiratoire d'urgence afin de permettre à ses occupants de respirer durant ce type de situations. C'est tout à fait vrai, le système respiratoire d'urgence ne doit être utilisé qu'en cas d'urgence—dans la mesure où il existe.

Vraiment, la réponse à votre question c'est tout simplement qu'il n'est pas censé y avoir d'incendie à bord. Mais on ne peut pas éliminer complètement les produits susceptibles de dégager des vapeurs toxiques, aussi il faut mettre en place un autre processus, et c'est le système respiratoire d'urgence.

[Français]

M. Gilles-A. Perron: Revenons à un autre aspect. Keith a posé une question sur les termes

[Traduction]

étanche à la pluie ou aux éclaboussures, ou imperméable ou étanche.

[Français]

C'est ce qu'on appelle CEMA type 4, CEMA type 12, etc. Or, j'ai constaté que sur les sous-marins, il y avait du CEMA 4, autrement dit du *splash-proof*. Donc, l'eau peut s'infiltrer et, à moins que vous ayez fait des corrections, rien n'est *watertight*, ou CEMA 12, comme on dit dans le Code national du bâtiment. Personnellement, je n'embarquerais pas à bord d'un sous-marin, avec un filage électrique isolé ainsi; je n'irais pas sous l'eau en sous-marin. Accepteriez-vous d'aller sous l'eau en sous-marin, étant donné votre expérience?

[Traduction]

Cmdre Roger Westwood: Malheureusement, j'ai perdu le fil durant l'interprétation, mais j'ai réussi à comprendre la dernière partie de la question. Oui, je descendrais sous la surface dans ce sous-marin.

[Français]

M. Gilles-A. Perron: Ma dernière question s'adresse à M. Williams.

Une de vos fonctions consiste à liquider du matériel. À mon avis, on a acheté ces sous-marins dans un marché aux puces. On devrait essayer de les revendre dans un marché aux puces et de trouver un autre poisson pour les acheter. C'est ma conviction personnelle quant aux sous-marins que nous avons présentement.

[Traduction]

Le président: Merci. Je ne pense pas que ce commentaire exige une réponse, mais c'est une opinion intéressante. Certains sont d'accord avec M. Perron, mais il faudra voir quelles seront les conclusions de nos délibérations.

Merci beaucoup.

Maintenant, je cède la parole à M. Rota, pour cinq minutes.

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

Seulement pour le compte rendu.

[Français]

Monsieur Perron, ma conviction n'est pas la même, mais chacun a droit à son opinion. Merci beaucoup.

[Traduction]

Je vais poursuivre en anglais.

[Français]

On ne va pas se chicaner.

[Traduction]

Je voudrais seulement revenir à la question des pièces de rechange. À vous entendre, on dirait que les choses sont très simples. On achète un sous-marin, on le met à l'eau, et il suffit d'aller au magasin Canadian Tire le plus près pour acheter les pièces qui manquent. Si quelque chose brise, il suffit d'installer une nouvelle hélice—je sais qu'il y en a à la marina dans mon coin—ou encore, pour les bougies d'allumage, si elles lâchent, nous en prendrons de nouvelles dans un entrepôt.

Acheter un sous-marin, ce n'est pas comme acheter une voiture. Disons que nous voudrions acheter quelques véhicules tout terrain de Mercedes-Benz, les tractions intégrales. On peut acheter des pièces pour ces véhicules. Je sais que vous n'aimez pas entendre ce mot mais, un sous-marin dont il n'existe que quatre exemplaires au monde, pour moi, c'est toujours un prototype. Ce n'est pas un modèle de série.

Quant aux pièces de rechange, que le sous-marin soit âgé de 15 ans ou qu'on l'ait acheté flambant neuf, est-ce qu'on peut vraiment dire que ça se compare à n'importe quel autre gros matériel? Est-ce que la question des pièces de rechange est une manoeuvre de diversion ou est-ce une question qui devrait nous préoccuper sérieusement?

M. Alan Williams: Les pièces de rechange sont un volet important de ce programme. Seulement pour le côté gestion des fournitures techniques, pour l'entretien, nous dépensons environ 250 millions de dollars, et de ce montant, environ 130 millions de dollars sont affectés aux pièces de rechange. Lorsque nous avons lancé ce programme, au tout début, nous pensions pouvoir adopter le système d'approvisionnement juste à temps, et nous avons dit que nous n'allions pas consacrer beaucoup d'argent aux pièces de rechange; quand le besoin se ferait sentir, il suffirait de les commander.

Nous avons vite compris que ce n'était pas la manière la plus intelligente de procéder et nous avons dû redresser le tir et commencer à dépenser de l'argent pour garnir nos tablettes et nous procurer les pièces. Comme l'a déclaré le commodore, au début,

pratiquement la totalité des dizaines de milliers de pièces sont arrivées maintenant.

Ce n'est pas une question qui devrait trop nous préoccuper, du moment que nous nous occupons de nos affaires, et c'est ce que nous faisons en ce moment. Nous nous assurons qu'il y a assez de pièces de rechange sur les tablettes pour pouvoir fonctionner. Certaines pièces de rechange nécessitent un délai de livraison plus long, aussi nous voyons à ce qu'elles arrivent à temps. Nous faisons ce qu'il faut pour que les pièces de rechange requises pour ces biens, comme pour tous les autres d'ailleurs, soient disponibles au moment où on en a besoin. Voici les choses dans leur contexte.

M. Anthony Rota: Très bien.

Cmdre Roger Westwood: Puis-je ajouter quelque chose? Vous avez donné l'impression au début de votre question qu'il suffisait de se rendre dans un magasin Canadian Tire pour acheter une pièce de rechange.

• (0955)

M. Anthony Rota: Je réalise que ce n'est pas le cas; et c'est pourquoi je vous ai posé la question.

Cmdre Roger Westwood: Avec les sous-marins, nous ne prenons pas la question de la sécurité à la légère. Il y a ce que l'on appelle les systèmes de premier niveau, qui doivent être complètement homologués. Par conséquent, pour tous les systèmes de premier niveau, c'est-à-dire les choses qui font partie des éléments qui empêchent le navire de couler, qui ont une incidence sur l'étanchéité ou sur le fonctionnement, les pièces de rechange doivent être homologuées. Elles doivent être fabriquées suivant certaines spécifications, et le constructeur doit certifier qu'il a fabriqué la pièce suivant ces exigences. Cette caractéristique a pour effet de compliquer un peu les choses lorsque l'on essaie d'obtenir ces pièces.

M. Anthony Rota: C'est exactement ce que à quoi je m'attendais. Mais si vous me permettez de poursuivre dans la même veine—je me préparais à poser une question dans un tout autre ordre d'idée—vous venez de mentionner l'approvisionnement juste à temps. Ce type de programme s'applique habituellement sur une ligne de production—lorsque vous fabriquez quelque chose, vous pouvez normalement prévoir à quel moment vous aurez besoin d'une pièce. Mais lorsque quelque chose brise dans un sous-marin, vous ne pouvez pas dire, bon d'accord, nous sommes en pleine fabrication. Nous avons besoin des sièges; nous allons les mettre en production, et les mettre en route.

Lorsque Sheila Fraser est venue témoigner devant nous, elle a abordé notamment l'administration de projet chez les militaires. On affecte une personne durant trois ans à un projet, on la coiffe du titre d'administrateur de projet, puis on l'expédie ailleurs. Je comprends qu'il y a de la formation par rotation des postes, et que cela donne de très bons résultats, mais lorsqu'il est question de projets d'une valeur de plusieurs millions ou même de milliards de dollars, est-ce que cela ne pourrait pas expliquer en partie ce qui s'est produit avec le NCSM *Chicoutimi*? Est-ce que certaines personnes ont été associées au projet sans vraiment comprendre l'ensemble du processus?

M. Alan Williams: Non, absolument pas.

Jamais nous ne confierions un projet de cette envergure à un gestionnaire qui ne serait pas parfaitement compétent pour le gérer. Soit dit en passant, tous les administrateurs de projet ne sont pas des militaires non plus. Au sein de mon organisation, mon effectif d'environ 4 000 employés est divisé pratiquement à parts égales entre civils et militaires. Mais cela n'a aucune importance. Donc, a) nous n'aurions jamais désigné un administrateur de projet qui n'aurait pas possédé les compétences nécessaires, et b) nous dépensons beaucoup d'argent et consacrons beaucoup de temps et d'énergie chaque année pour former nos administrateurs de projet.

Au cours des dix derniers mois, nous avons dispensé pas moins de 76 cours différents et formé près de 1 750 personnes, dont 680 sont des administrateurs de projet. Nous disposons d'un éventail complet de programmes et de cours qui sont offerts à nos employés sur une base régulière. Nous savons très bien que, pour un programme de cette complexité, les responsables doivent nécessairement être parfaitement compétents.

M. Anthony Rota: J'aurais quelques autres questions à vous poser. Premièrement, je vous félicite parce que je sais que vous comptez prendre votre retraite dans deux mois. Mais voici ma première question. Donc, vous prenez votre retraite dans deux mois, mais si dans trois mois, nous vous réinvitions de nouveau, est-ce que vous nous donneriez les mêmes réponses?

M. Alan Williams: Absolument.

M. Anthony Rota: Fantastique.

Le président: Merci, monsieur Rota.

Je pense aussi que c'est ce que vous feriez. J'ai deux ou trois petites questions que j'aimerais poser aussi, pour le compte rendu. Monsieur Williams, le ministère de la Défense du Royaume-Uni a accepté d'effectuer certains travaux ou de payer pour que l'on corrige certaines lacunes décrites dans les certificats de réception lorsque les sous-marins nous ont été remis. Quel est l'état de la situation à cet égard?

M. Alan Williams: Je vais laisser le commodore vous répondre plus en détail, mais essentiellement, toutes les anomalies devant être corrigées avant notre acceptation l'ont été. Toutes les petites faiblesses n'ayant pas une incidence sur notre acceptation sont entre les mains du commodore. Ceci dit, je lui cède la parole.

Cmdre Roger Westwood: J'ignore de quoi vous voulez parler exactement. Les déficiences mineures qui ont été acceptées concernant les trois premiers sous-marins ont naturellement été corrigées, maintenant que nous avons achevé l'entretien, et nous avons été remboursés par le Royaume-Uni pour ces réparations. Quant au *Chicoutimi*, de toute évidence, ces corrections n'ont pas encore été effectuées. Nous allons les faire en même temps que les réparations des dommages causés par l'incendie.

Le président: Merci.

Vous avez parlé de matériau étanche aux éclaboussures, étanche à l'eau... Est-ce que ces améliorations avaient été apportées au *Chicoutimi* avant qu'il ne prenne la mer?

Cmdre Roger Westwood: Il n'a pas repris la mer. Ces modifications seront effectuées avant qu'il ne reprenne la mer la prochaine fois.

Le président: Oui, mais avant que le *Chicoutimi* ne tente la traversée au Canada et ne connaisse le problème pour lequel on a mis sur pied une commission d'enquête, est-ce que ces modifications visant à remplacer un matériau étanche aux éclaboussures par un matériau étanche à l'eau avaient été faites?

Cmdre Roger Westwood: La modification a été envisagée après que l'on se soit aperçu du problème en faisant l'analyse des causes de l'incendie.

Le président: Je tiens à confirmer ceci. Ma dernière question s'adresse à M. Williams. Vous êtes à l'origine d'un petit tohu-bohu nous ayant confirmé la nécessité de tenir ces réunions que vous avez déclenché lorsque vous avez déclaré publiquement, lors de votre dernière comparution—et je pense que c'était la première fois que quiconque en entendait parler, ou du moins le grand public—qu'il n'y avait pas eu de troc, et pourtant, nous étions convaincus qu'il y avait bien eu une certaine forme de troc dans cette transaction.

Pourquoi ce fait n'a-t-il pas été rendu public, sinon par vous, du moins par l'un de vos maîtres politiques, si je peux m'exprimer ainsi, le ministre de la Défense, ou quelqu'un d'autre? Pourquoi ce fait n'a-t-il pas été rendu public plus tôt?

• (1000)

M. Alan Williams: Rétrospectivement, il ne fait aucun doute que cela aurait dû être rendu public. Je ne sais pas quoi vous dire. Je dirais simplement que le contrat et le protocole d'entente comportent des clauses précises qui auraient autorisé le troc sur le plan de la comptabilité. Que l'on y ait eu recours ou pas, je pense que les responsables n'ont jamais soupçonné que cela susciterait un tel charivari. Avec le recul, évidemment, il aurait fallu clarifier les choses pour la population bien avant. Franchement, et comme je vous l'ai déjà expliqué tout à l'heure, cela n'aurait rien changé pour le contribuable. Les seules conséquences de ne pas y avoir eu recours sont peut-être une plus grande transparence que dans le cas contraire.

Donc, c'est un bon sujet d'article pour les journaux, et avec le recul, je pense que nous aurions dû dire, écoutez, nous avons décidé de ne pas avoir recours au troc pour telle et telle raison, et expliquer pourquoi c'était plus avantageux de ne pas le faire. Si nous avions agi ainsi, cela aurait calmé le jeu, et aurait dissipé tout malentendu voulant que nous ayons quelque chose à cacher, d'une manière ou d'une autre, alors que c'est faux.

Le président: Je pense que nous sommes d'accord avec vous. Je crois que le comité va probablement inclure des commentaires à ce sujet dans son rapport. Pour poursuivre dans cette veine, avez-vous assisté à des discussions du cabinet sur cette question, à savoir si l'on devait opter pour le troc ou pour un achat ferme?

M. Alan Williams: Non.

Le président: Merci.

Il reste encore deux ou trois collègues.

Pour vous donner l'heure juste, nous pouvons poursuivre jusqu'à midi, si nécessaire. Il reste encore deux ou trois importantes questions à régler lorsque nous aurons entendu les témoins de la deuxième partie, mesdames et messieurs. Si nous pouvons rester ensuite, nous devons discuter d'une motion présentée par M. Blaikie et de deux ou trois autres questions importantes concernant notre emploi du temps eu égard à la présente étude à partir d'aujourd'hui. Je vais maintenant passer à nos collègues.

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

Mme Betty Hinton (Kamloops—Thompson—Cariboo, PCC): Ma question est très courte, et elle s'adresse au commodore. Ensuite, je vais céder le reste de mon temps à l'un de mes collègues.

Commodore, vous avez dit qu'il y avait une équipe de 20 personnes affectées à ce projet. Je suppose que c'est pour la durée totale du projet, c'est-à-dire neuf ans. Je me demandais si vous auriez la gentillesse de nous fournir la liste de ces personnes. J'aimerais savoir qui travaillait à ce projet.

Cmdre Roger Westwood: Je n'ai aucune objection à vous fournir cette liste. Bien entendu, les noms vont changer en raison des affectations militaires durant la période. J'ignore s'il est possible de séparer ces noms ou pas, mais je vais transmettre votre demande aux responsables des affaires parlementaires. À mon point de vue, il n'y a aucun problème à faire connaître ces noms.

Mme Betty Hinton: Bon, très bien. J'ai dû mal comprendre au départ. Je croyais que vous aviez dit que c'était la même équipe qui avait été affectée au projet, du début à la fin.

Cmdre Roger Westwood: Non. Il y a eu, par exemple, quatre administrateurs de projet. Le premier administrateur était le commandant Payne, le deuxième était le capitaine Greenwood, le troisième était le capitaine Williamson et aujourd'hui, c'est le commandant Carter.

Mme Betty Hinton: J'aimerais malgré tout que vous nous fournissiez la liste, s'il vous plaît.

Cmdre Roger Westwood: Certains sont demeurés pendant toute la durée du projet, depuis le début—les civils, évidemment—mais ce sont les militaires qui ont changé.

Mme Betty Hinton: Très bien. J'aimerais avoir cette liste. Merci.

Le président: Merci, madame Hinton.

Monsieur Casson.

M. Rick Casson: Merci, monsieur le président. Je voudrais seulement revenir à la question que j'ai posée au début au sujet de la gestion de projet et du nombre de personnes ayant participé à ce vaste projet. Évidemment, c'est un projet de grande envergure, d'après les témoins que nous avons entendus et les difficultés que l'on a dû continuellement affronter pour rendre ces navires opérationnels.

Vous avez indiqué que du personnel appartenant déjà au ministère avait tout simplement ajouté ce projet à ses autres responsabilités ou alors, qu'il avait tout simplement mis de côté ce qu'il faisait déjà pour se concentrer sur ce projet. J'ai du mal à comprendre comment vous avez pu penser qu'un projet d'acquisition de cette ampleur pouvait être administré par des personnes qui avaient déjà des tâches quotidiennes à remplir.

Vous hochez la tête, mais j'aimerais que vous me répondiez.

M. Alan Williams: Permettez-moi de vous donner des explications, parce que c'est exactement le contraire.

Je répondais, je crois, à une question au sujet de ce qui se produit à la toute fin d'un programme, et j'expliquais que nous essayons de récupérer le personnel et d'absorber le travail au sein de l'organisation.

Lorsque nous devons gérer un projet de cette envergure, nous y affectons du personnel qui s'y consacre à 100 p. 100. Ces gens ne font rien d'autre; ils se concentrent sur le projet. Ils ont été formés en conséquence et ils sont recrutés spécialement à cet effet.

Comme vous l'a dit le commodore, il arrive qu'ils ne restent pas au sein de l'équipe pendant toute la durée du projet. Certains y restent durant deux ou trois ans, d'autres plus longtemps, mais lorsqu'ils sont affectés à un programme de cette envergure, ils n'ont pas d'autre responsabilité.

M. Rick Casson: Donc, vous êtes en train de me dire que lorsqu'un projet de cette envergure démarre, il y a une augmentation de l'effectif qui y participe?

• (1005)

M. Alan Williams: Il suffit de réaffecter certains. Il existe des postes d'administrateur de projet, et ils ne sont pas tous occupés, aussi nous nous efforçons de réaliser le bon assemblage de compétences et de former une équipe chargée exclusivement de s'occuper d'un programme de ce genre.

M. Rick Casson: Et vous dites qu'ils ont besoin d'une formation spéciale, ou bien sont-ils déjà formés pour pouvoir s'occuper de chaque projet particulier?

M. Alan Williams: Comme on pourrait s'y attendre, certaines capacités en matière de gestion horizontale et globale ne sont pas nécessairement associées à un projet en particulier. C'est le genre de formation dont on a besoin en matière de leadership, d'administration et de gouvernance, mais il existe aussi des compétences liées au programme proprement dit qu'il faut combler. La haute direction, comme le commodore, préciserait que pour que ce programme donne de bons résultats, il faudrait qu'il compte dans ses rangs des membres possédant tel ou tel type de compétences. Ensuite, nous nous mettons à la recherche des personnes possédant ce type de compétences au sein de l'organisation, et nous les réunissons pour constituer l'équipe de projet.

M. Rick Casson: Est-ce que ces personnes appelées à former des équipes de projet sont recrutées dans la section de l'approvisionnement ou dans divers secteurs, comment procédez-vous?

M. Alan Williams: Elles peuvent être recrutées dans l'organisation qui s'occupe du matériel. Dans ce cas, elles pourraient provenir de la Marine. Nous essaierions de trouver les compétences requises au sein de ce groupe. Ou encore, elles pourraient être recrutées au Quartier général, ou dans les régions, ou même dans divers endroits où nous savons que nous pouvons les trouver. Il arrive parfois que l'on doive compléter les équipes avec des spécialistes du secteur privé, afin de réunir les compétences requises.

Donc, c'est un mélange que nous recherchons. Le secret de la réussite consiste à réunir les personnes les plus compétentes, peu importe d'où elles viennent.

M. Rick Casson: Est-ce que tous les coûts associés à ce personnel sont reliés au coût total du projet.

M. Alan Williams: Oui.

M. Rick Casson: Merci.

Le président: Merci, monsieur Casson.

Madame Longfield, s'il vous plaît.

L'hon. Judi Longfield (Whitby—Oshawa, Lib.): Merci. C'est bon de vous revoir, monsieur Williams. J'ai parfois l'impression que je vous vois plus souvent que les membres de ma famille, donc, c'est un plaisir de vous revoir et je vous fais mes meilleurs vœux pour votre prochaine retraite.

Pour poursuivre sur la question de l'équipe de gestion de projet, d'après vous, est-ce que la manière dont cette équipe de gestion de projet a été constituée est différente de celle que vous adoptez habituellement pour former le bureau responsable de n'importe quel projet de grande envergure?

M. Alan Williams: Non, pas en ce qui me concerne.

L'hon. Judi Longfield: Et est-ce que cette méthode est sensiblement différente de celle que l'on pourrait retrouver dans le secteur privé?

M. Alan Williams: Je ne me sens pas très à l'aise pour commenter la manière dont le secteur privé procède pour former ses équipes de projet. J'espère seulement qu'on s'y prend aussi bien que nous.

L'hon. Judi Longfield: Mais, vous venez de dire que parfois vous devez faire appel à l'expertise du secteur privé.

M. Alan Williams: Oh oui, bien sûr, si nous avons besoin de certaines compétences, il y a des entreprises qui peuvent nous prêter main-forte.

L'hon. Judi Longfield: On a beaucoup discuté afin de déterminer s'il s'agissait d'un troc ou d'un achat ferme, et le comité devra prendre une décision concernant la manière dont...

M. Alan Williams: Il ne s'agit pas de déterminer s'il s'est agi d'un troc ou d'un achat ferme. Il n'y a pas de confusion entre les deux termes.

L'hon. Judi Longfield: Ce n'est pas ce que je voulais dire. Si vous voulez bien me laisser continuer, j'allais vous dire que, d'après ce que j'entends, étant donné la manière dont vous vous êtes occupé de ce projet d'approvisionnement et de tout le reste, que ça n'aurait rien changé si vous aviez décidé dès le départ de la manière dont vous entendiez régler cet achat.

M. Alan Williams: C'est exact. En réalité, il s'agit seulement de déterminer la méthode comptable—c'est-à-dire, de quelle manière nous allons comptabiliser ces entrées. Allons-nous contrebalancer les entrées, par exemple, en prenant les chiffres d'un programme et en les annulant avec ceux d'un autre comme dans une entente de troc et comptabiliser les entrées en conséquence, ou alors, allons-nous tenir des comptabilités séparées, et faire les entrées en conséquence?

L'hon. Judi Longfield: Et la mise en oeuvre du programme se serait déroulée essentiellement de la même manière.

M. Alan Williams: Absolument.

• (1010)

L'hon. Judi Longfield: ... avec les mêmes mesures de contrôle.

Peut-être que c'est injuste, mais je vais tout de même poser ma question. Étant donné que, après coup, la situation semble merveilleuse, sachant ce qui s'est produit, quelles leçons en avez-vous tirées? Que feriez-vous autrement et, si c'était à refaire, que referiez-vous exactement de la même manière?

M. Alan Williams: J'y repenserais à deux fois avant d'utiliser le mot « troc », et si je l'avais fait et qu'ensuite, je m'étais ravisé, je pense que je reviendrais beaucoup plus volontiers pour m'expliquer. Nous avons aussi beaucoup appris au sujet de la notion du juste à temps. Dans ce domaine, il n'y a pas de recette magique. Il faut faire preuve de rigueur et adopter les pratiques exemplaires dans le domaine de l'approvisionnement.

Ceci dit, et comme je l'avais affirmé la fois précédente, nous avons réussi à mettre la main sur un bien très complexe, et pour le quart de sa valeur. Je pense que c'est une décision qui se révélera très avantageuse pour le contribuable canadien et qui s'inscrit dans la logique de la méthode d'acquisition voulant que l'on se tienne à l'affût des bonnes occasions que je vous ai déjà mentionnée. Lorsque de bonnes occasions se présentent, il faut les analyser et décider s'il est avantageux ou non de les saisir. C'est à mon sens un exemple extraordinaire où certains ont agi avec beaucoup d'intelligence et ont compris que nous pourrions tirer parti d'une occasion en or. J'en suis très heureux.

J'aimerais que nous puissions plus souvent sortir des sentiers battus. Que nous nous tenions davantage au courant de ce qui se passe ailleurs dans le monde et de ce sur quoi travaillent les pays

alliés. En misant davantage sur la collaboration, nous ne pourrions qu'améliorer les choses, et travailler plus intelligemment. C'est ce genre de mentalité que nous voulons inculquer aujourd'hui.

L'hon. Judi Longfield: Merci. Cela répond à ma question.

Le président: Merci, madame Longfield.

Pour conclure ce deuxième tour—et je pense que nous allons devoir nous arrêter ici, à moins que vous ne vouliez entreprendre un troisième tour complet, mais nous n'aurons pas le temps—madame Gallant, s'il vous plaît.

Mme Cheryl Gallant (Renfrew—Nipissing—Pembroke, PCC): Dans votre témoignage, monsieur Williams, vous avez mentionné que le processus d'approvisionnement commençait dès que les fonds avaient été affectés à un projet.

M. Alan Williams: En fait, il commence dès que nous obtenons l'autorisation du ministre ou du gouvernement de faire quelque chose—dès que nous avons l'autorisation du cabinet, du Conseil du Trésor... ce genre de chose. Donc, dès que nous avons l'autorisation, nous n'allons pas plus loin sans nous être assurés de disposer des crédits nécessaires. Il se peut que nous ayons les crédits budgétaires, mais tant que nous n'avons pas le feu vert, nous ne pouvons pas bouger. Mais dès que nous l'avons, nous pouvons prendre les crédits affectés et aller de l'avant.

Mme Cheryl Gallant: D'après ce que vous nous avez confié aujourd'hui, et dans le contexte d'un projet pour l'avenir, en vous appuyant sur les leçons apprises, combien de temps vous faudra-t-il, dans le meilleur des scénarios, pour fournir aux forces armées le transport stratégique dont elles ont si désespérément besoin—en supposant que l'on pourrait greffer ce besoin à un contrat, et tout le reste?

M. Alan Williams: Je le répète, nous avons fixé la norme à quatre ans avant qu'un besoin ne se concrétise dans un contrat. Est-il possible d'accélérer les choses? Absolument, mais tout dépend des circonstances. S'il y a une situation d'urgence, par exemple, nous avons le pouvoir de contourner tout le processus concurrentiel. Si on nous dit que la situation est urgente et si tout le monde est d'accord pour que nous achetions ce produit, nous pouvons même court-circuiter ce processus radicalement, mais ce ne devrait pas être le cas.

Nous devons plutôt nous attendre à un échéancier de quatre ans. Si nous arrivons régulièrement à respecter cet échéancier, j'en serais très impressionné, parce que c'est un excellent point de référence. Après cela, il faut penser à la livraison, et tout dépendant de la complexité du produit en question, nous pouvons obtenir la livraison en l'espace de deux ans, de quatre ans, de six ans ou même de huit ans, dépendant de ce que nous voulons ou de la complexité du mandat.

Je pense que c'est l'univers dans lequel nous évoluons.

Mme Cheryl Gallant: Vous a-t-on donné le feu vert pour amorcer le programme d'approvisionnement pour ce transport stratégique?

M. Alan Williams: Non, nous ne l'avons pas reçu.

Mme Cheryl Gallant: Lorsque le budget sera déposé, cette semaine...

Le président: C'est un peu hors du sujet, mais vous pouvez continuer. Je vous accorde deux ou trois minutes supplémentaires.

Mme Cheryl Gallant: ... si on vous accordait 1 milliard \$, ce qui serait insuffisant seulement pour réparer tout ce qui est brisé dans l'armée, alors, ce serait le moment d'amorcer tout de suite l'ensemble du processus d'approvisionnement pour le transport stratégique, à la suite d'une situation d'urgence.

M. Alan Williams: Il y a une distinction à faire entre le budget, qui est un document très général, et la méthode avec laquelle les crédits sont en réalité affectés au sein du ministère et de l'armée. Les militaires vont prendre le budget d'équipement, établir les priorités, et affecter les crédits au fil du temps, et ensuite nous pourrions commencer le processus. Tout dépendant des sommes allouées, le projet en question pourra se situer au début, au milieu ou vers la fin dans la liste des priorités. Tout dépendant du moment où nous prévoyons être en mesure de le faire, ce sera le moment où nous amorcerons le processus, après avoir obtenu l'autorisation du gouvernement.

Donc, ce n'est pas seulement une question de budget; il faut aussi tenir compte des priorités établies par les autorités militaires avant de lancer un programme particulier.

Mme Cheryl Gallant: Donc, il y a déjà des crédits qui dorment quelque part, dans un compte, chez les militaires, et en théorie, ils s'accumulent en prévision de cet achat capital.

M. Alan Williams: Je ne vise pas seulement le transport stratégique, je parle en général. Les crédits ne proviennent pas d'un compte en particulier. Nous avons mis en place un plan sur quinze ans. Si vous examinez ce plan, vous verrez les crédits ayant été affectés pour les quinze prochaines années. Ce plan est sujet à changement, tout dépendant des crédits et des priorités et de la situation dans le monde, mais il nous donne une perspective de ce que nous avons l'intention de réaliser. Nous nous efforçons de nous en tenir à cette perspective, suivant les crédits disponibles.

Mme Cheryl Gallant: Donc, dans le meilleur des cas, s'il n'y a pas de situation d'urgence, nous pourrions disposer du transport stratégique quatre ans à partir de la date où—

M. Alan Williams: Je ne parlais pas précisément du transport stratégique.

Mme Cheryl Gallant: Mais, de façon générale?

M. Alan Williams: De façon générale, ce serait notre objectif, à partir du moment où nous obtenons l'autorisation de procéder avec un projet particulier jusqu'à ce que cela se traduise par un contrat.

Mme Cheryl Gallant: Est-ce que ça s'applique aussi aux hélicoptères Sea King, pour lesquels le processus d'approvisionnement a déjà commencé?

M. Alan Williams: En fait, pour les hélicoptères maritimes, à partir du moment où le gouvernement a donné le feu vert, il s'est écoulé moins de deux ans avant que le contrat soit signé. Nous avons obtenu l'autorisation en décembre 2002, et le contrat a été signé l'automne dernier.

Mme Cheryl Gallant: Est-ce que l'on peut s'attendre à ce que la réception se fasse d'ici quatre ans?

• (1015)

M. Alan Williams: Oui. En fait, nous venons tout juste de tenir notre première réunion de projet avec Sikorsky, et nous surveillons les choses de près afin de nous assurer que l'on nous livrera le premier hélicoptère quatre ans après la signature du contrat. Sinon, l'entreprise encourt une pénalité.

Mme Cheryl Gallant: Merci.

Le président: Merci, madame Gallant.

Messieurs, je vous remercie beaucoup de vous être déplacés.

Monsieur Williams, merci d'être revenu et de nous avoir fourni un complément d'information sur ce sujet. Nous espérons produire notre rapport bientôt, comme vous le savez.

Je me joins à tous mes collègues du comité pour vous offrir mes meilleurs vœux pour une retraite agréable, monsieur Williams. Merci pour tout ce que vous avez fait pour notre comité, et pour avoir servi la population canadienne.

M. Alan Williams: Ce serait négligence de ma part si je ne vous remerciais pas vous aussi. En réalité, j'aime beaucoup venir ici. Je pense que vous illustrez la démocratie en marche, et qu'il est important de venir exprimer ses sentiments ouvertement, et avec un peu d'humour à l'occasion. Ce fut un plaisir de discuter avec vous de tous ces sujets, au fil des années. J'y ai pris plaisir. Merci.

Le président: Merci beaucoup.

Nous allons faire une pause durant une minute ou deux, pendant que nos présents témoins sortent et que les nouveaux s'approchent de la table.

• (1015)

_____ (Pause) _____

• (1020)

Le président: Nous reprenons nos travaux.

Nous poursuivons la 21^e séance du Comité permanent de la défense nationale et des anciens combattants. J'aimerais accueillir notre deuxième groupe de témoins.

À leur demande, nous avons le plaisir d'accueillir les représentants du Conseil des métiers et du travail du chantier maritime du gouvernement fédéral est, le CMTCMGF (E). Voici M. Dean Reid, président; M. Tom Denault, vice-président et M. Lorne Brown, secrétaire de séance.

Messieurs, soyez les bienvenus. Je vous accorde dix minutes pour présenter votre exposé, si vous le désirez, et nous aurons ensuite une période de questions.

M. Dean Reid (président, Conseil des métiers et du travail du chantier maritime du gouvernement fédéral est): Merci, monsieur le président.

Je ne sais pas si nous aurons assez de 10 minutes pour vous présenter notre exposé, mais je pense qu'il vous serait très utile pour bien comprendre la situation et qu'il devrait vous aider à formuler vos questions.

Quoi qu'il en soit, nous allons commencer. C'est à vous de décider.

Le président: Nous allons vous laisser une certaine marge de manoeuvre, mais effectivement, c'est nous qui avons le dernier mot. Allez-y.

M. Dean Reid: Merci.

Au nom de notre organisation, nous vous remercions de nous accorder l'occasion d'aborder cette étude très importante. Avant de commencer notre présentation, il nous semble primordial de préciser qui nous sommes et surtout le contexte de notre présentation.

Nous sommes le Conseil des métiers et du travail du chantier maritime du gouvernement fédéral est. Nous sommes une organisation agréée par la Commission des relations de travail dans la fonction publique pour représenter les employés chargés de réparer des navires au MDN. Notre rôle principal, à titre d'employés, consiste à fournir des services d'entretien à la Marine canadienne de la côte Est.

Notre présentation vise à sensibiliser les participants au fait que les décisions relatives aux solutions d'entretien et de réparation des sous-marins de la classe *Upholder* ont été prises pour des motifs politiques, sans tenir dûment compte de considérations pratiques ou de sécurité. Nous sommes d'avis que cette manière d'envisager les choses risque de compromettre gravement la sûreté et la sécurité de nos Forces armées qui utilisent les sous-marins de la classe *Victoria*.

Nous venons faire part de ces observations, non pas pour contester notre employeur, bien au contraire. Nous saisissons l'occasion de parler au nom de notre employeur (la Marine), ce qui semble lui être impossible.

Nous attribuons cet état de choses au fait que malheureusement, dans notre pays, lorsque les militaires présentent des analyses de rentabilisation relatives à la prestation de services, ces présentations sont, la plupart du temps, devancées par la nécessité de tenir compte des facteurs industriels et politiques canadiens. Toute tentative de s'élever contre cette réalité canadienne aurait des répercussions négatives importantes sur les militaires. En qualité de représentant des employés, nous le faisons à leur place.

Nous espérons que notre présentation aidera ceux qui ont la volonté de juger au-delà de la politique et d'examiner nos observations et nos recommandations avant de recommander à leur tour des options et des solutions relativement au Programme des sous-marins. Maintenant comme toujours, nos membres ont pour priorité de soutenir la Marine canadienne et ses équipements, en accordant la priorité à la sécurité des militaires et de leurs équipements—mais en même temps, nous voulons présenter la meilleure analyse de rentabilisation au contribuable canadien, en tenant dûment compte des besoins stratégiques des Forces armées canadiennes.

Notre comparution d'aujourd'hui doit être vue comme un témoignage positif du fait que le gouvernement actuel souhaite oeuvrer dans l'intérêt de tous les Canadiens. À la suite de la réunion que nous avons tenue le 19 janvier à Halifax avec nos députés locaux, nous avons reçu une recommandation unanime de tous les partis voulant que nous sollicitions une audience devant ce comité. Nous vous remercions encore une fois de nous avoir accordé cette possibilité. Nous croyons aussi qu'il y a une certaine urgence concernant la décision devant être prise sur ceux qui seront chargés d'effectuer les réparations au NCSM *Chicoutimi*.

Pour revenir à notre mémoire écrit, j'aimerais attirer votre attention sur le rapport du Chef des Services d'examen. Comme il est clairement énoncé dans ce rapport, le programme des sous-marins a été sous-estimé dès le départ, en ce qui concerne les coûts généraux du projet et les besoins en matière d'entretien. Ce qui peut être vu comme la norme régissant toute nouvelle acquisition de cette complexité, nous le voyons au contraire comme une crise de croissance. La norme suivant laquelle ces sous-marins ont été construits, la SSCP 25, est depuis devenue une norme canadienne. Cette norme stipule que tout matériel nécessaire aux travaux, et particulièrement ceux de premier niveau (c'est-à-dire les travaux qui touchent un élément de l'étanchéité à l'eau du sous-marin), exige un processus de documentation contrôlé de près.

Nous représentons quelque 700 travailleurs hautement qualifiés et apprentis, tous employés au ministère de la Défense nationale et affectés à l'Installation de maintenance de la Flotte Cape Scott, que ce comité a eu l'occasion de visiter dans le passé. Elle a prouvé ses capacités stratégiques à maintes reprises au cours des quinze dernières années, y compris au cours des opérations Apollo et Friction.

La méthodologie d'acquisition de biens d'investissement, y compris les sous-marins de la classe *Victoria* au cours des années 90, prévoyait un rôle de soutien plus important de la part du secteur privé. Compte tenu de la complexité de la plate-forme et des défis relevés depuis l'acquisition, nous alléguons maintenant—en fait, nous sommes persuadés—que cette décision, que cette méthodologie, et surtout eu égard aux questions de sécurité dans le cadre du Programme des sous-marins, devrait être réévaluée.

Le malheureux accident à bord du NCSM *Chicoutimi* met en évidence la fragilité du Programme des sous-marins et la nécessité de resserrer les mesures de contrôle. À la lumière du désastre survenu à bord du *Chicoutimi*, nous nous interrogeons aujourd'hui sur l'opportunité de confier l'entretien et les réparations des sous-marins de la classe *Victoria* aux employés du MDN ou au secteur privé.

●(1025)

J'aimerais vous situer en contexte en ce qui concerne l'examen des programmes. Au cours des années 90, tous les ministères fédéraux ont procédé à un examen des programmes. À la suite de cet exercice, l'affiliation à notre Conseil est passée de 1 200 à 600 employés. Cette réduction importante est particulièrement attribuable à la perte de travail consécutive à la mise hors service des sous-marins de la classe *Oberon*. Depuis l'acquisition des sous-marins de la classe *Victoria*, nous sommes moins en mesure de répondre aux besoins considérables de notre clientèle, vu l'importance des travaux que nous avons exécutés sur les sous-marins de la classe *Victoria*.

En ce qui concerne le contrat avec la *British Aerospace Engineering*, la BAE, c'est une filiale de l'entreprise qui a construit les sous-marins de la classe *Upholder* pour la Marine britannique. La Marine canadienne a accordé pour six ans à BAE le contrat de gestion technique et de gestion de l'approvisionnement. Ce contrat permet d'assurer un soutien en matière de fonctionnement et d'entretien en ce qui concerne les sous-marins de la classe *Victoria*. Ce contrat incluait l'approvisionnement initial en pièces de rechange, les droits éventuels de propriété intellectuelle, d'autres services, ainsi que du matériel de modernisation. Le matériel de modernisation a été acheté à titre spécial pour profiter d'une offre de l'entrepreneur qui souhaitait se défaire de ses stocks. Le coût initial du contrat qui était de 81 millions de dollars, a atteint le chiffre astronomique de 258 millions de dollars en raison des prorogations de marché en 2004 et d'une nouvelle prorogation d'un an jusqu'en 2005.

Si, comme on l'a indiqué précédemment, il était prévu au contrat de tirer parti de l'offre de l'entrepreneur, les stocks devraient être facilement disponibles pour assurer l'avancement des travaux. Les retards importants dans la livraison semblent indiquer le contraire.

Le rapport du Chef des Services d'examen de mai 2003 incluait plusieurs recommandations qu'il y aurait lieu de mettre en oeuvre à notre avis. Parmi celles que nous jugeons intéressantes, on recommande d'examiner le bien-fondé d'imputer les coûts d'approvisionnement initial et les droits de propriété intellectuelle au budget de F & E, d'effectuer une analyse de rentabilisation pour établir la pertinence de modifier le plafond du contrat de gestion technique et de gestion de l'approvisionnement, et d'évaluer et assurer, le cas échéant, les économies et les évitements de coûts indiqués ainsi que les possibilités de rendement.

Le point suivant concerne le manque d'expertise du secteur privé. Au Canada, le secteur privé s'est peu occupé ou même pas du tout dans le passé des travaux relatifs aux sous-marins. Les entreprises privées n'ont pas effectué de travaux d'envergure sur les sous-marins de classe *Oberon*, ni participé à une formation au sujet des sous-marins de la classe *Victoria*, et possèdent donc peu ou pas d'expertise pour travailler sur ces plates-formes.

Viennent ensuite les critères de certification en soudure. Dernièrement, les médias ont abondamment parlé du remplacement des soupapes d'échappement de diesel ou DEV, et du coût de ce contrat. L'IMF Cape Scott a instauré un procédé de soudage plaque sur plaque de l'acier Q1N et elle est qualifiée pour effectuer ce procédé. Il faut modifier ce procédé et les soudeurs doivent être aptes à appliquer le nouveau procédé afin d'effectuer du moulage sur plaque, l'exigence à respecter pour le DEV. En raison des droits de propriété intellectuelle à l'égard desquels un montant a été versé dans le cadre du contrat avec BAE, il semble que nous n'avons pas pu obtenir un procédé de moulage sur plaque. Malgré les droits de propriété intellectuelle, le secteur privé a été très rapidement en mesure d'obtenir les soudeurs qualifiés pour employer le procédé de moulage sur plaque.

En ce qui concerne le dépassement de coûts pour le DEV, un article paru dans le *Daily News* du 1^{er} février 2005 révélait le coût des travaux de remplacement du DEV. C'est un autre exemple de travaux ayant entraîné d'énormes dépassements de coûts qui s'élèvent à une somme supplémentaire de 1,6 million de dollars de plus pour chacun des quatre sous-marins.

Le point suivant est un courriel du commodore Westwood. Ce courriel explique le déroulement du processus d'approvisionnement jusqu'ici concernant les travaux à effectuer sur le *Chicoutimi*. À notre avis, ce courriel semble donner l'impression au fournisseur unique qu'il a carte blanche pour l'achèvement des travaux.

En ce qui concerne les réalisations jusqu'à maintenant, depuis l'arrivée du sous-marin de la classe *Victoria* au Canada, on a effectué d'importants travaux sur cette nouvelle classe de navires, y compris des travaux d'entretien de premier, deuxième et troisième niveaux, des modifications techniques et des canadianisations. Ces travaux ont été réalisés à bord du NCSM *Victoria*, qui a navigué en sécurité jusqu'à la BFC Esquimalt, en Colombie-Britannique, et du NCSM *Windsor*, qui a appareillé plusieurs fois à partir de la BFC Halifax et y est revenu sans encombres.

Les premiers lots de travaux de modifications techniques et de canadianisation à réaliser ont dépassé les coûts prévus, mais après avoir effectué les lots de travaux et corrigé les erreurs ou les défauts des spécifications et des dessins, on s'est rendu compte qu'on réaliserait des économies pour chacun des lots de travaux subséquents. La courbe d'apprentissage des employés du MDN ayant exécuté les travaux était très prononcée et sera très précieuse pour la Marine canadienne.

En ce qui concerne les besoins en formation, les travailleurs de l'IMF Cape Scott doivent montrer leur aptitude à exceller dans l'exécution des travaux en passant un test de métier SR.

• (1030)

L'unité de radoub bénéficiait auparavant d'un programme d'apprentissage très fructueux qui a été rétabli. Dans le cadre de ce programme, les travailleurs reçoivent une formation à l'interne jusqu'au niveau provincial du Sceau rouge, mais doivent également réussir un test de métier SR pour prouver leur connaissance du métier Réparation des navires, en tenant compte des besoins techniques de la Marine. Ils participent ensuite à un processus

continu de formation spécialisée portant sur les systèmes et l'équipement de la Marine, ce qui permet à celle-ci de conserver la propriété de cette main-d'oeuvre spécialisée au lieu d'essayer de passer des marchés suivant les besoins.

Je vais vous parler maintenant du rodage des ensembles de compétences. Avant la création de l'IMF Cape Scott et pendant l'examen des programmes et le remaniement des diverses fonctions, l'arsenal était constitué de trois unités, l'Unité de radoub (Atlantique), le Groupe de maintenance de la Flotte (Atlantique) et l'Unité de génie naval (Atlantique). Le Groupe de maintenance de la Flotte effectuait alors l'entretien de premier niveau, l'Unité de radoub, l'entretien de deuxième et de troisième niveaux, et l'Unité de génie naval fournissait les capacités techniques. C'est l'entretien de troisième niveau et les importants radoubs qui permettent aux travailleurs qualifiés d'accroître leurs compétences en leur fournissant l'occasion de voir les composants internes de l'équipement et d'y travailler, et de perfectionner ainsi leurs compétences.

Maintenant, pour aborder la souplesse de la technologie du MDN, l'achat de nouvel équipement donne accès à une technologie supplémentaire et plus récente. Une partie de cette technologie est classifiée et de nature délicate, et doit être confiée à du personnel classifié. L'OAF 36-45 précise les critères en fonction desquels le MDN peut conserver l'entretien de troisième niveau. Ces critères sont notamment les suivants : il n'existe aucune industrie appropriée, et du point de vue des facteurs temps et coût, il n'est pas dans l'intérêt du pays de créer une industrie à cette fin; il est essentiel que le MDN et les FC conservent leur expertise en matière d'entretien de troisième niveau pour pouvoir maintenir des compétences qui leur permettront d'effectuer l'entretien aux deux premiers niveaux, ou d'administrer les travaux d'entretien effectués par le ministère ou par des entrepreneurs; il est essentiel que le MDN et les FC conservent leur expertise en matière d'entretien de troisième niveau pour fournir aux équipes opérationnelles l'appui d'équipes militaires mobiles de réparation.

Et pour aborder maintenant l'historique du soutien ou de l'expertise relativement aux sous-marins, depuis l'acquisition des sous-marins de la classe *Oberon*, les travailleurs de l'arsenal de la BFC Halifax ont fourni des capacités d'entretien, de réparation et de radoub d'envergure. Ces capacités ont atteint un sommet au début des années 90, lorsqu'on a entrepris un important projet visant à remplacer les moteurs diesel en coupant un sous-marin en deux. Très peu de pays dans le monde ont réussi ce tour de force. Tous les préparatifs du découpage, y compris le retrait de tout l'équipement, du câblage, de la tuyauterie et des éléments connexes de la zone de coupe, le découpage et la remise en place, le soudage réussi de la coque épaisse, et la réinstallation de tout l'équipement retiré ainsi que du câblage, de la tuyauterie et des éléments connexes ont été exécutés par les travailleurs qualifiés de l'arsenal.

Le secteur privé a participé au projet en procédant au découpage de la coque du sous-marin, vu la capacité limitée des arsenaux. Le personnel du génie de l'arsenal a facilité ce projet, qui s'est terminé par la remise en service opérationnel du sous-marin en toute sécurité.

Beaucoup de ces travailleurs hautement spécialisés sont encore à l'emploi de l'IMF à l'heure actuelle. Compte tenu de ce qui précède, le contrôle contractuel des périodes prolongées en cale sèche du *Windsor* a été confié aux IMF du MDN et mis au point par ces installations.

Nous fournirons aux membres du comité un vidéo illustrant les travaux effectués dans le passé sur les sous-marins de la classe *Oberon*, si cela vous intéresse.

Maintenant, en ce qui concerne les capacités de conception et d'essai. À l'heure actuelle, l'arsenal de l'IMF Cape Scott conserve le même niveau d'expertise y compris des capacités de mise au point technique et de conception. Pour citer un exemple concret, notre personnel du génie interne, en collaboration avec nos travailleurs hautement qualifiés de l'IMF Cape Scott, ont conçu et mis à l'essai une correction de l'étanchéité à l'eau des boîtes électriques des câbles de charge qui sont à l'origine de la catastrophe à bord du *Chicoutimi*, et obtenu d'Ottawa l'autorisation de la mettre à l'oeuvre. Cette correction conçue par l'IMF Cape Scott a été réalisée par l'IMF Cape Scott à bord du NCSM *Windsor*, et par l'IMF Cape Breton à bord du NCSM *Victoria*.

Quant aux capacités 24 heures sur 24 et sept jours sur sept, ces derniers temps, on a reproché au Canada son incapacité à se mobiliser à court préavis. Les capacités stratégiques des installations des IMF sont un excellent exemple d'endroits où le MDN peut se mobiliser très rapidement. Ce sont les compétences acquises dans le cadre de l'entretien de l'équipement de la flotte navale qui rendent notre personnel si précieuse pour la Marine ainsi que pour le contribuable canadien.

• (1035)

Son niveau d'expertise et sa disponibilité 24 heures par jour, 7 jours par semaine, font de cette main-d'oeuvre un facteur important qui permet à notre flotte navale de bénéficier des compétences nécessaires en cas de besoin pour respecter ses engagements internationaux. Ils démontrent aussi la capacité particulière de la Marine de constituer une équipe mobile de réparation multifonctionnelle prête à se rendre n'importe où dans le monde, dans un délai de 24 à 48 heures, de manière que la flotte navale, lorsqu'elle est déployée, puisse respecter cet engagement international.

En matière de preuve de qualité réelle, la Marine doit continuer de contrôler l'homologation du matériel et en confier l'exécution à du personnel technique qualifié. Les employés SR d'un service distinct de contrôle de la qualité ont exercé cette activité avec un total succès lors des travaux d'entretien et de radoub des sous-marins de la classe *Oberon*. L'IMF Cape Scott a rehaussé ce potentiel au moyen d'un processus d'attestation long et en profondeur visant à obtenir une certification de l'Organisation internationale de normalisation dans le but d'identifier, élaborer et mettre en oeuvre un système de contrôle de la qualité.

Sur le plan de la sécurité maintenant, tous les employés de l'IMF Cape Scott, non seulement nos militaires, font preuve d'une fierté et d'une conscience professionnelle insurpassées. Pendant de nombreuses années, chaque navire opérationnel qui appareillait au port de Halifax était le fruit du travail d'équipe de ces employés. Notre dossier impeccable en matière de sécurité, dans le cadre du Programme des sous-marins, met encore plus en évidence cette fierté et cette conscience professionnelle.

Sans égard aux défis de conserver une flotte de surface ultra sophistiquée, cette collaboration et ce professionnalisme sont encore plus exceptionnels en ce qui concerne les sous-marins. La mise en mer de sous-marins opérationnels exige une main-d'oeuvre haute-

ment compétente et spécialisée à tous les niveaux. La sécurité des militaires qui devront naviguer à bord de ces navires ainsi que la sécurité des navires et de leur équipement revêtent une importance capitale pour les employés de l'IMF Cape Scott.

Enfin, sur le thème de l'utilisation efficiente de l'argent des contribuables canadiens, il faut dire qu'au fil des ans, nous avons lu et entendu dans les médias des comptes rendus au sujet des dépassements de coûts dans les contrats relatifs aux travaux d'entretien des navires de notre Marine. Nos membres sont bien placés pour constater l'importance des remises en état nécessaires lorsqu'on reçoit les navires entretenus par contrat privé. Le MDN possède une main-d'oeuvre hautement qualifiée et compétente qui, si on l'utilise efficacement, peut contribuer à remplir tous les engagements de la Marine canadienne en matière d'entretien, de réparations et de radoubs d'envergure, tout en augmentant leur propre compétence, laquelle demeurera toujours au sein du MDN.

En terminant, le Conseil est fermement convaincu que les employés du MDN possèdent les compétences pertinentes et qu'il est essentiel qu'ils se chargent du projet *Chicoutimi* ainsi que des radoubs et des travaux de troisième ligne d'envergure concernant les autres sous-marins, de manière qu'il y ait au MDN un groupe de travailleurs expérimentés, capables d'entretenir régulièrement les sous-marins. Le développement d'un faux secteur privé pour une flotte se résumant à quatre sous-marins représenterait dans l'ensemble des coûts beaucoup plus élevés pour le contribuable et une perte importante de capacité stratégique pour la Marine canadienne.

En résumé, le MDN devrait à tout le moins procéder à une analyse de rentabilisation approfondie avant de prendre à la hâte la décision de confier cette activité et tout autre travail au secteur privé. Le Conseil admet aussi que, pour diverses raisons, il faudra peut-être sous-traiter pour certaines fonctions et capacités, mais nous sommes prêts à participer n'importe quand à des consultations avec le ministère pour identifier ces cas et fournir toute l'aide possible dans l'élaboration d'une analyse de rentabilisation solide. Cette démarche correspond bien à la décision de choisir les IMF à titre d'entrepreneurs principaux pour les périodes prolongées en cale sèche, les principales activités d'entretien concernant ces navires. Ces activités d'entretien incluent l'impartition d'une partie des travaux au secteur privé.

Merci, monsieur le président. J'ai essayé de faire entrer le texte de mon rédacteur dans le temps alloué

• (1040)

Le président: Merci beaucoup, monsieur Reid.

Nous avons dépassé les dix minutes prévues, mais c'est pour la bonne cause. Vos propos m'apparaissent du plus haut intérêt et je voulais entendre l'intégralité de votre exposé. Il nous est parfois très utile d'obtenir la transcription à l'avance. Des témoins oublient—vous n'êtes pas le seul—que nous pouvons le lire au lieu de l'entendre. J'ai pensé toutefois qu'il était important pour vous de faire consigner vos propos. Je vous remercie donc de votre visite.

J'ajouterai qu'une bonne partie des membres du comité ont visité les chantiers d'Halifax. Nous avons été fort impressionnés par les chantiers maritimes, mais aussi par la qualité de vos membres, avec qui nous avons eu l'honneur de nous entretenir. Ces échanges nous sont apparus très éducatifs. Le professionnalisme de vos membres est indéniable.

Nous sommes ravis de vous recevoir. Nous comprenons bien votre point de vue. Je ne peux vous confirmer toutefois dans quelle mesure le comité pourra se pencher sur certaines des questions soulevées. Nous prendrons une décision au moment de rédiger notre rapport.

Nous allons entamer la période de questions. La première série comportera des périodes de sept minutes pour les questions et les réponses. Je vous saurais gré de vous faire les plus succincts possible, pour que nous puissions poser le plus grand nombre de questions possible.

Monsieur O'Connor, je vous en prie. Vous avez sept minutes.

M. Gordon O'Connor: Je vous souhaite la bienvenue parmi nous, monsieur Reid. Votre exposé était très intéressant.

Si on résume vos propos en quelques phrases, vous affirmez essentiellement que le personnel du chantier maritime possède les compétences et les autorisations de sécurité nécessaires pour faire le travail, mais que le MDN a malgré tout entamé un processus d'impartition de l'entretien des sous-marins au secteur privé.

Pouvez-vous m'expliquer pourquoi au juste? Donnez-moi les raisons qui poussent selon vous le MDN à impartir un tel contrat au secteur privé.

M. Dean Reid: Comme vous le savez déjà, il a fallu un certain temps au MDN avant d'obtenir l'autorisation finale du gouvernement concernant l'acquisition. La méthode du gouvernement à ce moment était de confier les travaux de soutien en service au secteur privé. Je ne pourrais dire au juste si c'est le gouvernement qui a ordonné au MDN de procéder ainsi ou si c'est le MDN qui a convaincu le gouvernement que c'était le meilleur moyen. Le fait est que, à cette époque, l'obsession était de réduire notre personnel de moitié. Il nous aurait semblé normal qu'on nous invite à participer aux échanges autour de cette question.

M. Gordon O'Connor: Pour en revenir à ma question, quelles sont les raisons pratiques? Si, à première vue, il semble indéniable que vous avez les compétences requises et toutes les autorisations de sécurité requises, pourquoi alors le MDN chercherait-il à impartir ces projets au privé?

M. Dean Reid: Actuellement, le problème en est un de personnel. Notre Conseil a déjà avisé nos autorités locales et les échelons supérieurs du ministère de cette pénurie, il y a quelque temps déjà. Malheureusement, nous ne disposons pas actuellement de la capacité nécessaire pour effectuer les travaux sur le *Chicoutimi* en plus des travaux d'entretien liés à d'autres sous-marins.

Cela étant dit, si la solution consistait à confier provisoirement les travaux d'entretien de la flotte de surface à l'industrie... Il est primordial que nous conservions le contrôle à l'interne sur le programme des sous-marins tant et aussi longtemps que nous n'aurons pas la maîtrise de tous ses aspects. Après, on pourra envisager de faire appel à l'industrie, en temps et lieu.

Le président: Très bien. Quelqu'un veut-il se prévaloir de ce qu'il reste de la période?

Monsieur Casson.

M. Rick Casson: Monsieur Reid, je vous remercie pour votre exposé.

J'aimerais revenir au point ii, au paragraphe « Contexte » de votre document. Ma question portera sur le problème concernant BAE. Vous alléguiez dans ce paragraphe que le coût initial du contrat était de 81 millions de dollars, et qu'il atteint maintenant 258 millions de dollars.

Vous évoquez également la question de la propriété intellectuelle. Plus loin dans le rapport, vous parlez du soudage plaque sur plaque —peut-être pourriez-vous répondre ultérieurement sur ce point. La société BAE détient-elle un brevet pour le procédé de soudage plaque sur plaque? Il me semble que ce serait moins que juste. Et quel est le problème pour ce qui est de la propriété intellectuelle?

M. Dean Reid: Si j'ai bien compris, BAE détient effectivement les droits sur ce procédé de soudage. Comme je l'ai indiqué, nous avons entrepris de mettre au point notre propre procédé à l'interne, pour nous entendre dire au bout du compte que nous ne ferions pas le travail pour une question de droits de propriété intellectuelle. Je n'ai pas eu la chance de voir le contrat original, signé à l'acquisition des navires, mais j'imagine que c'est ce qui figure en toutes lettres au contrat.

M. Williams a parlé de l'approvisionnement et de la signature d'un contrat unique qui engloberait la conception d'un produit, la construction et le soutien en service. À mon point de vue, c'est extrêmement risqué. Si j'achète une voiture, je veux avoir la possibilité de la faire entretenir par le garage de mon choix. Si je signe un contrat en bonne et due forme, je ne serai pas certain d'avoir ce choix. Je ne crois pas que cette façon de faire soit dans l'intérêt du contribuable.

Si je ne me trompe pas, la priorité de l'industrie est de faire de l'argent. Pour notre part, nous faisons partie du gouvernement, et nous n'avons pas cet objectif. Notre objectif est de veiller à ce que la Marine dispose de navires opérationnels dans lesquels le personnel puisse naviguer en toute sécurité.

• (1045)

M. Rick Casson: Savez-vous pourquoi le coût du contrat a gonflé de 81 à 258 millions de dollars? Y a-t-il eu des ajouts, une extension, ou d'autres problèmes ont-ils été dépités?

Que se passe-t-il au juste?

M. Dean Reid: Il nous a été très difficile d'obtenir de l'information sur ce contrat en particulier. Cependant, selon ce que j'en comprends, il y a eu des ajouts au contrat et il a pris plus d'ampleur. Dans ces conditions, il est normal que le coût augmente aussi. Cela étant dit, nous avons en gros les mêmes problèmes à faire le travail aujourd'hui que nous avions il y a cinq ans, quand nous avons commencé, surtout pour ce qui est du soutien technique et du matériel.

M. Rick Casson: Vous avez affirmé que l'une de vos principales préoccupations, qui rejoint tout à fait celles de notre comité, a trait à la sécurité du personnel, du matériel et de ceux qui sont à bord. Pouvez-vous nous donner un exemple de mode d'opération qui aurait compromis cette sécurité?

M. Dean Reid: Je ne crois pas que la sécurité soit menacée actuellement. Je crois cependant que si on poursuit sur la même lancée, les risques deviendront très réels. Pour tout projet de cette envergure, plus les parties prenantes sont nombreuses, plus les chevauchements risquent d'être nombreux. Il est difficile de demander des comptes—ce qui met en cause la notion d'imputabilité—et, comme vous l'avez souligné vous-même, il y a un risque d'oubli et, par conséquent, d'accidents.

M. Rick Casson: Pouvez-vous donner un exemple plus précis?

M. Dean Reid: Non, je n'ai pas d'exemple précis pour l'instant.

M. Rick Casson: Merci.

Le président: Merci, monsieur Casson.

[Français]

Monsieur Bachand, vous avez la parole.

M. Claude Bachand: Merci, monsieur le président.

Je commencerai en vous disant que j'ai trouvé votre présentation très intéressante, étant moi-même un ancien syndicaliste. Lorsqu'on est syndicaliste et qu'on participe à l'entreprise de la façon dont vous le faites, on voit passer des choses, et il serait très important que vous les révéliez au comité. Je vous rappelle d'ailleurs que vous ne devez avoir aucune crainte ici, car vous bénéficiez de ce que l'on appelle l'immunité. Vous pouvez qualifier d'immoral ce que fait BAE actuellement, et on ne pourra pas vous poursuivre. Je voulais vous rassurer à cet égard au cas où vous ne l'auriez pas su. Je ne pourrai pas vendre de billets pour mon prochain cocktail de financement à BAE.

Vous me corrigerez si je me trompe, mais je crois qu'au départ, BAE avait dit qu'elle allait nous fournir très rapidement le matériel aussitôt que nous en aurions besoin. Maintenant, on est en train de prolonger le contrat jusqu'en août 2005, ce qui fait en sorte que le montant est passé de 81 millions de dollars à 258 millions de dollars.

Considérez-vous que BAE profite d'une situation de monopole? Sachant qu'elle est la seule à pouvoir fournir l'expertise et qu'elle est actuellement la seule à avoir la propriété intellectuelle—c'est une des raisons qui ont été invoquées—, la compagnie en profite pour faire monter la facture. Elle ne voit aucun problème à faire passer la facture de 81 à 258 millions de dollars. Les actionnaires de BAE seront très contents de ce contrat. Avez-vous l'impression que c'est en raison du monopole de la compagnie que nous nous retrouvons dans cette situation aujourd'hui?

[Traduction]

M. Dean Reid: Merci d'avoir soulevé cette question. Selon moi, il ne fait aucun doute que BAE est aux commandes pour ce qui est d'établir les obligations de l'entrepreneur. Mais rien n'empêche de faire des changements à l'avenir.

En ce qui concerne le contrat original avec BAE, si je comprends bien, l'une de ses obligations est de trouver des fournisseurs canadiens pour le matériel. Je ne crois pas que BAE ait fait des pieds et des mains jusqu'ici pour remplir cette obligation. Pour vous donner un exemple, nous payons 100 \$ environ pour un joint torique de 4 pouces, que nous pourrions acheter au Canada, ici même à Dartmouth. Mais à cause des normes de certification du matériel, nous devons passer par BAE. Selon ce que j'en sais, les pièces viennent encore d'Angleterre.

• (1050)

[Français]

M. Claude Bachand: J'ai ici un article du *Daily News* du 1^{er} février 2005. Il y a des gens qui commentent le fait que les valves n'étaient pas étanches et qu'il fallait les remplacer. Je comprends de l'article que le pire scénario était que cela coûte 2 millions de dollars à la marine, mais que, finalement, cela a coûté 8 millions de dollars. D'ailleurs, il y a des députés de la région qui s'expriment sur la question. Bill Casey, un de mes amis du Parti conservateur, disait:

[Traduction]

« Toutes les estimations de coûts et de délais ont été inexactes. »

[Français]

Quant à Peter Stoffer, il disait:

[Traduction]

« Tout porte à croire qu'ils jouent aux devinettes. »

[Français]

Est-ce un autre exemple de la façon dont BAE profite de son monopole? Comment peut-on, pour le remplacement de valves, passer d'un scénario très pessimiste de 2 millions de dollars à un scénario catastrophique de 8 millions de dollars?

[Traduction]

M. Dean Reid: Il me semble que ce soit le cas en effet. Au début des travaux, nous avons tenté de nous interposer et de faire reconnaître la qualification de nos soudeurs pour ce travail, en nous fondant sur la vaste expérience acquise avec les sous-marins de la classe *Oberon*. Quand j'ai finalement obtenu la réponse du SMA, il m'a fallu encore huit mois de démêlés au travers de l'infrastructure du MDN pour enfin connaître la raison du refus de la certification.

Quand on y regarde de plus près, il est clair que le contrat adjugé à BAE est un contrat de fournisseur exclusif. BAE est en situation de monopole.

[Français]

M. Claude Bachand: Si le ministère de la Défense nationale consultait son syndicat et examinait avec lui la possibilité que, pour beaucoup de contrats, ce soit les membres de ce syndicat qui fassent le travail plutôt que des compagnies qui sont en situation de monopole, est-ce que cela ferait épargner de l'argent aux contribuables canadiens? Pouvez-vous affirmer cela devant le comité?

[Traduction]

M. Dean Reid: Quand M. Williams nous a expliqué le nouveau processus d'approvisionnement... Selon moi, il aurait été logique de confier ces projets à du personnel expérimenté, qui avait fait l'entretien du matériel précédent, pour tirer profit de leur savoir. Qui sait aujourd'hui si nous aurions vraiment acheté ces sous-marins si les choses s'étaient passées ainsi?

Il reste encore beaucoup d'ingénieurs qualifiés à Cape Scott, aussi bien que des gens de métier qualifiés. Ces gens auraient dû être consultés plus abondamment, dès le début.

[Français]

M. Claude Bachand: Avez-vous été impliqués lors de l'achat des sous-marins? A-t-on amené certains d'entre vous en Europe pour constater l'état—disons-le—de décrépitude des sous-marins?

Est-ce que le ministère de la Défense nationale n'aurait pas dû avoir recours aux experts que sont ses employés affectés à la réparation des bateaux? Êtes-vous allés en Angleterre constater l'état des sous-marins? Si vous y êtes allés, avez-vous eu la possibilité de recommander qu'on ne les achète pas? Si vous n'y êtes pas allés, pensez-vous que le fait qu'on ne vous ait pas impliqués dans le projet a eu des conséquences?

[Traduction]

M. Dean Reid: Pour ce qui est de moi, non, je n'ai pas participé personnellement au projet. J'occupe mon poste actuel depuis 23 mois seulement. Avant, je travaillais dans l'atelier.

Il a été décidé d'acheter les sous-marins.

Sur la question des possibilités de formation, certains de nos membres ont reçu une formation en Écosse. À mes yeux, il s'agit d'une formation strictement opérationnelle. Nous n'avons pas reçu une formation technique assez poussée pour assurer le soutien de la flotte.

Quant à savoir si nous aurions ou non recommandé l'achat de cette classe de sous-marins, la réponse dépasse ma compétence. Tout ce qui concerne les sous-marins ou les autres bâtiments est décidé par les hautes autorités militaires, essentiellement en fonction de la capacité. Je ne suis pas compétent dans le domaine de la capacité des sous-marins. Mais la maintenance, je connais. Je vous l'assure.

• (1055)

Le président: Merci, monsieur Bachand.

Je n'ai pas entendu la réponse à la question de M. Bachand. Savez-vous si certains de vos membres sont allés au Royaume-Uni pour évaluer l'état des sous-marins?

M. Dean Reid: Au meilleur de ma connaissance, non, pas avant leur achat. Comme je l'ai dit, certains membres y ont reçu de la formation, au début.

Le président: Oui, j'ai entendu cette partie. À votre connaissance, ce n'était pas pour procéder à une évaluation.

M. Dean Reid: Non.

Le président: Très bien, merci.

Monsieur Blaikie, je vous accorde sept minutes.

L'hon. Bill Blaikie (Elmwood—Transcona, NPD): Monsieur le président, tout d'abord, laissez-moi remercier nos témoins. Ils m'ont convaincu que nous—je parle au nom de tous mes collègues—avons eu raison de les recevoir. Ils nous ont livré de l'information nouvelle, dont une partie concerne directement l'achat et l'autre les décisions que le MDN devra prendre d'ici peu concernant les travaux de réparation du *Chicoutimi*.

Ce matin, M. Williams a confirmé l'attribution d'un contrat pour la planification initiale et la préparation des travaux de réparation. Je ne sais pas qui a obtenu le contrat. Il serait très intéressant de savoir si BAE est de nouveau dans le coup. Comme il s'agit d'un contrat initial, il reste encore du temps pour décider qui fera le restant des travaux. C'est pourquoi j'estime que votre visite tombe tout à fait à point.

Par ailleurs, je ne sais vraiment pas quoi penser quand vous nous dites que vous avez attendu une réponse du MDN pendant huit mois. Nous avons déjà fait cette même expérience, et il nous semblait alors qu'un délai de trois ou quatre mois était inacceptable. Mais huit mois... Nous allons nous reparler dans quatre mois. Nous aurons peut-être obtenu des explications sur la circulation de l'information dans ce ministère.

À quelques reprises, en réponse à une question, vous avez affirmé que vous n'étiez pas en mesure de faire les travaux en raison d'une diminution de votre capacité, et que vous n'aviez plus cette capacité à cause de l'attribution de contrats au privé. Vous vous trouvez dans une espèce de cercle vicieux. Tant que les autorités politiques ou dirigeantes ne décideront pas d'utiliser vos compétences et de faire les travaux à l'interne, vous serez toujours coincés dans ce genre de cercle vicieux.

Selon votre connaissance des sous-marins, est-ce que vous avez l'impression que, notamment en ce qui concerne le problème de câblage, tout le monde le savait à l'extérieur des cercles de BAE? Je sais que les travaux ont été effectués en Écosse avant le retour du sous-marin en vue de la canadienisation, mais était-il de notoriété générale que les systèmes avaient été réparés sur les autres bâtiments mais pas sur le *Chicoutimi*?

M. Dean Reid: Non, ce n'était pas connu de tous. Comme vous l'avez souligné, c'est l'incendie qui s'est déclaré sur le *Chicoutimi* qui a révélé la défaillance dans l'isolant. Sans entrer dans le détail, je

rappelle que la commission d'enquête se penche sur cette question. Par conséquent, ce n'est pas le résultat du problème lié à l'isolant ou à l'incendie sur le *Chicoutimi*.

L'hon. Bill Blaikie: Il n'était donc pas généralement connu que le *Chicoutimi* était différent des trois autres à cet égard, que l'isolant n'avait pas été remplacé, comme sur les autres?

M. Dean Reid: Je ne crois pas que c'était connu. Je me souviens par contre d'un article paru dans un journal l'automne passé, dans lequel le commodore Westwood était interrogé au sujet du câblage. Je crois qu'il faisait référence à une lettre du ministre britannique de la Défense—qui se trouvait peut-être dans le gros dossier ou je ne sais trop—et dans laquelle il était question d'un problème potentiel de câblage. Cependant, il n'était pas mentionné que le problème devait être réglé de toute urgence. C'est le genre de problème inévitable de tout programme aussi important et aussi complexe.

L'hon. Bill Blaikie: Dans le document d'information que vous nous avez soumis, vous dites :

Depuis l'acquisition des sous-marins de la classe *Victoria*, nous sommes moins en mesure de répondre aux besoins considérables de notre clientèle, vu l'importance des travaux que nous avons exécutés sur les sous-marins de la classe *Victoria*.

Qu'entendez-vous au juste par votre « clientèle »?

• (1100)

M. Dean Reid: Notre flotte de surface est assez imposante...

L'hon. Bill Blaikie: Vous faites référence à la flotte de surface?

M. Dean Reid: Oui, sans aucun doute.

L'hon. Bill Blaikie: C'est le terme « clientèle » qui m'a un peu surpris. Je ne savais pas au juste de qui il s'agissait.

Avez-vous pu obtenir copie du contrat qui interdit à vos membres de faire une grande partie du travail? Je parle du contrat dans lequel figurent les clauses sur les droits de propriété intellectuelle et autres clauses du genre. Avez-vous dû vous contenter des précisions ou des explications du MDN au bout de huit mois d'attente?

M. Dean Reid: Essentiellement, tout ce que nous avons obtenu, ce sont des précisions du MDN après huit mois d'attente.

J'ai commencé à m'interroger sur le programme des sous-marins en prenant connaissance du rapport du CS Ex concernant le programme général d'acquisition, que nous citons en référence. Le Chef - Service d'examen est chargé des vérifications internes au ministère. On lui a demandé d'examiner le programme d'acquisition des sous-marins. Il a publié son rapport en mai 2003.

Une grande partie du rapport a été biffée au titre de la liberté d'information, mais aussi parce les obligations de BAE concernant le remplacement de la soupape d'échappement de diesel n'étaient pas encore déterminées. Une bonne partie est biffée.

J'ai aussi tenté d'obtenir la version intégrale du contrat, en invoquant mon rôle de représentant des membres. À ce jour, je n'ai pas réussi à mettre la main sur le texte intégral. Je dois cependant souligner que le commodore Westwood m'a offert d'en prendre connaissance dans son bureau, quand je me rendrai à Ottawa.

Mais pour répondre à votre question, je n'ai pas personnellement obtenu la version intégrale.

L'hon. Bill Blaikie: Vous parlez du Rapport du CS EX de mai 2003.

Avons-nous une copie de ce rapport, monsieur le président?

Le président: Oui, nous en avons une.

L'hon. Bill Blaikie: Est-ce que notre version est aussi expurgée? Oui? Alors nous sommes tous dans le même bateau, sans mauvais jeu de mots!

Je n'ai pas d'autres questions, sinon pour dire que le comité devrait demander une copie du contrat avec BAE. Il fait partie de l'entente d'achat. Il me semble que la nature de cette entente, bien que je ne l'aie pas vue, laisse beaucoup de latitude à BAE, qui peut facturer à son gré les contribuables canadiens, ce qui explique peut-être pourquoi le coût d'achat a dépassé de loin les prévisions du gouvernement. Je propose de soumettre cette question à l'étude, monsieur le président.

Je remercie les témoins d'avoir attiré notre attention sur ce point. Je crois que personne ne l'avait fait de cette façon jusqu'ici.

Le président: C'est exact. Merci, monsieur Blaikie.

Votre remarque est très juste. Selon la procédure en vigueur, messieurs, le comité doit décider à la majorité d'étudier un point en particulier. M. Blaikie nous a proposé d'étudier cette question en particulier. Au moment opportun, les membres du comité décideront ensemble s'ils donnent suite ou non à la proposition. Pour ma part, je suis tout à fait d'accord avec lui quand il affirme que vous êtes les premiers à soulever le problème.

Je cède maintenant la parole à M. Martin. Vous avez sept minutes.

L'hon. Keith Martin: Merci.

Messieurs, je vous remercie pour vos témoignages.

Pour commencer, je rappelle à quel point la population canadienne apprécie le travail des employés civils du MDN. Trop souvent, vous êtes des héros méconnus. Le ministère ne pourrait accomplir son oeuvre sans vous, et je vous en remercie.

Votre mémoire contient plusieurs accusations. J'en citerai quelques-unes, si vous me le permettez. Dans votre préface, vous affirmez :

les décisions relatives aux solutions d'entretien et de réparation des sous-marins de la classe *Upholder* ont été prises pour des motifs politiques, sans tenir dûment compte de considérations pratiques ou de sécurité.

C'est une accusation assez grave. Pouvez-vous nous expliquer, s'il vous plaît, sur quoi vous vous appuyez pour porter cette accusation?

• (1105)

M. Dean Reid: Tout d'abord, je n'y vois pas d'accusation. C'est un point de vue, que nous formulons en reconnaissant par ailleurs que ces décisions ont été prises dans les années 90, et qu'on ne savait pas encore à l'époque que le programme allait devenir si complexe.

Pour ce qui est de l'équipe de gestion du projet, nous sommes d'avis qu'elle aurait pu être composée autrement, qu'on aurait pu y inclure des experts de première ligne. C'est une observation, non pas une accusation.

L'hon. Keith Martin: Merci.

Monsieur, à la page 2, au point ii. du paragraphe 5, pour parlez d'augmentation des coûts, et je cite : « Le matériel de modernisation a été acheté à titre spécial—la partie qui suit est plus importante encore—pour profiter d'une offre de l'entrepreneur qui souhaitait se

défaire de ses stocks. » Vous poursuivez en parlant d'augmentation des coûts, ce dont nous nous inquiétons tous.

Puis-je inférer de vos propos que les coûts ont augmenté parce que nous avons profité d'une offre d'achat à moindre prix pour du matériel dont nos sous-marins auraient besoin éventuellement, faite par un fournisseur qui voulait se défaire de ses stocks? Autrement dit, parce que nous avons obtenu un prix de solde pour ces stocks? Est-ce que cette interprétation est juste?

M. Dean Reid: Oui, elle me semble juste. Comme l'a mentionné M. Williams, l'intention initiale était d'acheter le matériel au moment où il serait utile, soit à l'achèvement des travaux. Comme nous le savons tous, les choses ne se sont pas passées ainsi, alors les négociations ont repris dans le but d'acheter tous les stocks de pièces de rechange que les entrepreneurs avaient en main.

L'hon. Keith Martin: À mon avis, cela n'a rien de déraisonnable.

M. Dean Reid: Sans doute, mais on ne sait pas au juste de quel matériel il s'agit, puisque nous avons toujours autant de difficulté à obtenir les pièces dont nous avons besoin. J'imagine que, si nous avons acheté tous les stocks, ils auraient dû être expédiés au Canada et enregistrés dans notre système d'approvisionnement, pour que nous y ayons accès pour l'entretien des bâtiments sur la côte Est ou sur la côte Ouest.

L'hon. Keith Martin: Je représente la circonscription d'Esquimalt-Juan de Fuca, et j'ai passé beaucoup de temps avec les employés civils là-bas. Ils font un formidable travail, comme vous le savez. Ils ont beaucoup fait pour les sous-marins de la classe *Victoria*, vous serez sûrement d'accord. Vraiment, ils ont fait du bon travail.

Peut-être pourriez-vous nous éclairer au sujet du point iv, à la page 4, « Acquisition de matériel ». Vous y faites référence à de graves défauts du processus d'acquisition du matériel nécessaire à l'avancement et à l'achèvement des travaux, ainsi qu'aux retards importants. Pouvez-vous nous décrire en gros les problèmes et les solutions que vous nous suggérez pour améliorer le processus d'acquisition du matériel?

M. Dean Reid: C'est une question difficile. Comme vous le savez, la chaîne d'approvisionnement a été visée par l'examen DMPS dans les années 90, je crois. Par après, les choses ont déraillé et on nous a demandé de forger de nouveaux modes à l'interne pour améliorer le système d'approvisionnement.

En ce qui concerne le matériel lié aux sous-marins, vous avez mentionné un système britannique, mais je ne crois pas que le matériel acheté par le Canada ait été enregistré au complet dans notre système d'approvisionnement. Par conséquent, il y a encore d'importants retards, et des retards de livraison. C'est la norme.

L'hon. Keith Martin: Au paragraphe 4, à la page 3, intitulé « Enjeu », vous dites—je vais le lire pour vous : « Le malheureux accident à bord du NCSM *Chicoutimi* met en évidence la fragilité du Programme des sous-marins et la nécessité de resserrer les mesures de contrôle. » Selon ce que nous avons compris—j'ai posé la question ce matin—, le câblage électrique et l'isolant autour ne sont pas utilisés seulement dans nos quatre sous-marins de classe *Victoria*. Si on les compare à d'autres sous-marins à moteurs diesels-électriques, ils sont dans la norme pour ce qui est du câblage et de la protection de ce câblage. Bref, le câblage de nos sous-marins est à toutes fins utiles le même que celui de tous les sous-marins diesels-électriques du monde. Est-ce que vous êtes aussi de cet avis?

M. Dean Reid: Comme le commodore Westwood l'a indiqué lui-même, il n'est pas certain au juste du type de câblage électrique sur les autres sous-marins. Pour ma part, je peux seulement comparer ce design avec celui de la classe *Oberon*. Sommairement, disons qu'il s'agit d'un sous-marin divisé en trois compartiments étanches, et c'est quand les câbles passent dans les cloisons étanches qu'il faut les sceller afin d'empêcher les fuites d'un compartiment à l'autre en cas d'inondation. Le montage des boîtes électriques de ces sous-marins est complètement différent de celui des sous-marins de la classe *Oberon*. L'isolant était étanche aux éclaboussures mais, de toute évidence, il n'était pas complètement étanche, ce qui semble avoir favorisé l'incendie.

• (1110)

L'hon. Keith Martin: Ce qui n'est pas encore prouvé. La commission d'enquête cherche encore la cause.

M. Dean Reid: C'est exact, les enquêteurs cherchent encore la cause.

L'hon. Keith Martin: Par conséquent, personne ici ne connaît la réponse exacte.

Monsieur Reid, tout compte fait, vous êtes venus ici pour—ce que je comprends bien et je dois avouer qu'il m'est très difficile de croire que les travaux de canadienisation et de modernisation du *Chicoutimi* échapperont à nos employés du MDN—vous assurer que le contrat de modernisation et de réparation du *Chicoutimi*, de canadienisation intégrale, sera exécuté sur la côte Est, par les employés du MDN. C'est un contrat de six à dix ans, n'est-ce pas? Est-ce que je me trompe?

M. Dean Reid: Le motif principal de notre comparution, que vous retrouvez partout en trame de fond du document, est la sécurité. Si, une fois que vous aurez reçu toute l'information nécessaire de la part de tous les témoins ayant comparu devant le comité, la décision va toujours dans le sens d'une impartition des travaux de soutien au privé, ce sera la décision du gouvernement. Quant à nous, nous sommes ici simplement pour vous transmettre notre point de vue sur la meilleure façon d'assurer la maintenance à long terme de ces sous-marins.

Le contrat à long terme, je crois que c'est ce que le commodore a affirmé, lié au *Chicoutimi* s'étendra sur deux années. Les travaux de canadienisation seront effectués pendant cette période, ce qui est tout à fait logique, mais les connaissances acquises au cours des travaux de canadienisation des trois premiers bâtiments... À mon sens, si on s'en remet complètement à l'industrie privée à ce moment-ci, il en coûtera beaucoup plus cher que si on continue de faire les travaux à l'interne.

L'hon. Keith Martin: Vous avez les compétences. Cela a été démontré très clairement sur la côte Ouest, et les compétences des travailleurs de la côte Est sont équivalentes. Vous avez donc les compétences pour faire la canadienisation, les mises à niveau et l'entretien, n'est-ce pas?

M. Dean Reid: Nous avons les compétences requises, mais nous manquons de personnel, comme je l'ai déjà mentionné, à cause des réductions après l'examen des programmes. Nous n'avons pas suffisamment renfloué l'effectif pour remplir ce nouveau mandat.

Le président: Merci, monsieur Martin.

C'était notre première série de questions et réponses. Nous allons amorcer la deuxième série, par séquences de cinq minutes. Combien de mes collègues ont encore des questions?

La première sur la liste est Mme Gallant.

Mme Cheryl Gallant: Merci, monsieur le président.

J'ai une toute petite question. J'offre le restant de mon temps à mes collègues.

Tout à fait par coïncidence, la veille de votre comparution, le ministère de la Défense a émis un communiqué de presse pour annoncer que le contrat de planification des réparations du *Chicoutimi* avait été octroyé aux Chantiers maritimes Irving, à Saint John, Nouveau-Brunswick. Quelles seront les répercussions sur vos membres? Ce contrat procurera-t-il des emplois à certains d'entre eux, ou êtes-vous complètement exclus?

M. Dean Reid: Je crois que nous serons probablement exclus de cette partie des travaux. Il s'agit de l'étape de la planification, qui consistera à établir l'énoncé exact des travaux. À mon avis, notre contribution sera minimale, sinon nulle, dans ce contrat.

Mme Cheryl Gallant: Merci.

Le président: D'autres questions de ce côté?

Il semble que non. Je donne donc la parole à M. Perron.

[Français]

M. Gilles-A. Perron: Merci, monsieur le président.

Mme Gallant vient de m'ouvrir la porte en parlant de Irving Shipbuilding. Si j'ai bien compris tous ceux qui sont venus témoigner ici, aucune compagnie privée canadienne n'a les technologies ni le *know-how* nécessaires pour travailler sur les Upholder. Est-ce que je me trompe?

[Traduction]

M. Dean Reid: Vous avez raison.

[Français]

M. Gilles-A. Perron: Si on vient de signer un contrat avec Irving, c'est sûrement BAE qui fournira le soutien technique à Irving, parce qu'Irving n'a pas la technologie nécessaire pour faire les réparations au NCSM *Chicoutimi*. Vrai ou faux?

• (1115)

[Traduction]

M. Dean Reid: Si j'ai bien saisi, BAE et Irving ont conclu un partenariat. C'est aussi ce qui s'est passé pour le remplacement de la soupape d'échappement de diesel, effectué récemment sur le NCSM *Victoria* ainsi que sur le NCSM *Corner Brook*. Les deux sociétés ont conclu un partenariat.

[Français]

M. Gilles-A. Perron: Est-ce que la compagnie Irving a été la seule à soumissionner pour la réparation du NCSM *Chicoutimi*?

[Traduction]

M. Dean Reid: Je ne sais pas.

En ce qui concerne le contrat de soutien en service du programme de sous-marins qui devrait être signé bientôt, je me suis laissé dire que le ministère avait fait une annonce publique pour sonder le terrain. Jusqu'à maintenant, je crois que deux sociétés seulement ont manifesté leur intérêt. BAE s'est associée à Irving, et je crois que Raytheon et possiblement SNC-Lavalin en ont fait autant.

[Français]

M. Gilles-A. Perron: À quelle distance les chantiers d'Irving sont-ils des chantiers de la marine à Halifax? Sont-ils à 1 kilomètre, à 5 kilomètres ou à 10 kilomètres, ou de l'autre côté de la baie?

[Traduction]

M. Dean Reid: La limite de notre chantier maritime est contiguë à celle des chantiers maritimes d'Irving.

[Français]

M. Gilles-A. Perron: Aurez-vous accès au NCSM *Chicoutimi* pendant la réparation? Est-ce que moi je vais y avoir accès? Je sais que s'il était réparé sur le quai de la marine, j'y aurais accès.

[Traduction]

M. Dean Reid: Comme le navire se trouvera dans un chantier privé, il appartiendra à M. Irving d'en décider.

Pour ce qui est des liens avec nos employés, il est arrivé que nous soyons appelés à travailler sur des bâtiments militaires en cale sèche dans leurs chantiers, mais la relation n'était pas très facile. Quand ils viennent chez nous, nous les accueillons à bras ouverts et nous faisons tout ce que nous pouvons pour faciliter leur travail sur les navires qui se trouvent dans nos chantiers. Le contraire n'est pas toujours vrai. Nous n'obtenons pas la même coopération sur leurs chantiers, pour des raisons très évidentes.

[Français]

M. Gilles-A. Perron: Est-ce que l'un de vous ou un de vos membres a eu l'occasion de voir le NCSM *Chicoutimi*, qui est arrivé fin janvier ou début février, et de constater les dégâts qui avaient été causés par l'incendie?

[Traduction]

M. Dean Reid: Pas plus tard que lundi, j'ai parlé à certains de nos membres qui sont affectés au *Chicoutimi*. Selon les derniers comptes, il semble que l'intérieur est très propre. Le travail de nettoyage accompli en Écosse est impeccable. Toutes les odeurs ou toute autre trace de l'incendie sont disparues.

Nous avons mis des mesures de sécurité en place. Quand nous ouvrons des panneaux électriques, nous devons porter des appareils respiratoires et d'autres dispositifs pour nous protéger des vapeurs ou de tout autre danger.

[Français]

M. Gilles-A. Perron: Vous dites que le NCSM *Chicoutimi* a été nettoyé en Europe. Est-ce que l'enquête avait été faite? Est-ce qu'en le nettoyant, on a pu camoufler certaines choses qui auraient été nécessaires pour faire une enquête approfondie?

[Traduction]

M. Dean Reid: Je ne pourrais le dire au juste. Je crois qu'en général, le nettoyage s'est fait surtout sur les composantes physiques, afin de les débarrasser des odeurs et des autres traces d'incendie et de permettre au personnel technique de pénétrer pour évaluer tous les dommages et établir un plan de réparation complet.

[Français]

Le président: C'est votre dernière question, monsieur Perron.

M. Gilles-A. Perron: Pouvez-vous nous dire combien de millions ou de centaines de millions de dollars il va en coûter pour réparer le NCSM *Chicoutimi* à la suite de cet accident? Vous n'avez aucune estimation, je suppose.

[Traduction]

M. Dean Reid: Je n'avais pas été informé d'une quelconque estimation avant les témoignages de ce matin. En ce qui concerne le *Chicoutimi*, le jour de son amarrage au quai du chantier maritime d'Halifax, je crois qu'on a eu droit à un reportage national le soir même, dans lequel on mentionnait que les travaux dureraient jusqu'à deux ans. Je crois—je ne pourrais le certifier. On parlait alors de réparations de l'ordre de 75 millions de dollars. Je n'ai pas pu vérifier ces chiffres, mais j'entendais pour la première fois ce matin l'information concernant le coût des réparations.

• (1120)

[Français]

Le président: Merci, monsieur Perron.

[Traduction]

Plus personne ne semble avoir de questions. Je voudrais donc vous remercier de votre passage ici. Je ne me crois pas me tromper si j'affirme que tous mes collègues abonderont dans le même sens que M. Blaikie en ce qui a trait à notre bonne idée de vous inviter. Il est tout à fait fortuit que votre témoignage soit le dernier que nous entendrons sur la question. Nous entrons maintenant dans une étape d'étude des autres documents que nous attendons—M. Martin nous fera un compte rendu sous peu. Une fois que nous aurons étudié ces documents, nous procéderons à la rédaction de la version provisoire de notre rapport, puis à une étude point par point du rapport, que nous espérons pouvoir soumettre à la Chambre le mois prochain.

J'aimerais compléter ces remerciements par l'expression de la gratitude du comité à l'égard de l'excellent travail de tous vos membres. Il faudra prendre des décisions de nature philosophique, ce qui n'est rien de nouveau pour ceux d'entre nous qui sommes au gouvernement depuis un certain temps. Je fais allusion bien entendu à l'impartition ou non des contrats, un processus qui ne met jamais en cause la qualité et le dévouement des travailleurs que vous représentez. Veuillez leur transmettre toute notre appréciation. Merci de votre visite.

M. Dean Reid: Merci beaucoup, monsieur le président, et merci au comité.

M'accordez-vous quelques instants pour faire une brève conclusion?

Le président: Bien entendu.

M. Dean Reid: La fierté et le dévouement de nos travailleurs sont sans doute inégalés dans le reste du pays. Je connais des membres qui suivent actuellement une formation en évacuation d'urgence et qui sont prêts à s'embarquer sur ces navires, à naviguer sur les mers afin de faire des essais une fois que les travaux sont terminés. Je ne crois pas que vous trouverez une main-d'oeuvre aussi dévouée ailleurs. C'est un exemple seulement de notre dévouement.

Après les événements du 11 septembre, quand le premier ministre a annoncé à la Chambre que le gouvernement canadien affréterait 4 bâtiments pour l'Opération Apollo, nos membres ont su immédiatement ce que cela représenterait de travail pour eux. Pendant l'année et demie de soutien à l'Opération Apollo, une centaine parmi nos membres ont fait le tour du monde pour soutenir la flotte. Voilà ce dont notre effectif est capable, jusqu'où va son dévouement. Nous travaillons dans l'intérêt des contribuables canadiens, pour assurer la sécurité de la nation.

Merci.

Le président: Nous vous remercions. De toute évidence, votre effectif trouve en vous un fervent défenseur, ce dont nous vous sommes reconnaissants.

Nous entreprendrons l'étape suivante de la séance après le départ de nos témoins. Chers collègues, nous allons maintenant nous intéresser à la motion de M. Blaikie, après quoi nous prendrons quelques minutes—d'importantes minutes—, à huis clos. Ne vous précipitez-vous donc pas hors de la salle après la discussion sur la motion.

Nous allons lire ensemble la motion présentée. Je vais accorder quelques minutes à M. Blaikie pour formuler ses commentaires.

Monsieur Blaikie.

L'hon. Bill Blaikie: Monsieur le président, l'énoncé de la motion me semble assez explicite. J'ajouterai simplement que des motions similaires ont été soumises et adoptées par d'autres comités. Il s'agit en fait de donner une forme et une fonction à une idée largement défendue dans divers rapports de comités, et même par le gouvernement et ses prédécesseurs si on en croit certaines de leurs déclarations. Elle vise à démocratiser le processus de nomination, à le rendre plus transparent, exempt de toute partisanerie. Ma motion vise tout simplement à donner corps à ce concept.

Voulez-vous que je lise le texte de la motion? Est-ce que les membres l'ont en main?

Le président: Oui, je crois que nous l'avons tous, mais si vous souhaitez la lire pour la consigner au compte rendu, allez-y.

L'hon. Bill Blaikie: L'idée est d'énoncer les titres et qualités à remplir pour toute nomination au sein du gouvernement. Nous savons que toutes les nominations sont perçues, à juste titre dans certains cas, comme étant de nature politique, et non fondées sur des compétences. Avec le temps, cette perception a beaucoup nuï à la crédibilité du gouvernement. Nous voulons que les comités établissent des critères et qu'ils puissent demander aux candidats proposés par le gouvernement pourquoi ils remplissent ces critères.

Le but est d'améliorer le processus. Il n'a rien en soi de mauvais ni de vilain. Je crois que la motion est assez limpide, et j'espère qu'elle obtiendra l'appui du comité.

• (1125)

Le président: J'aurais une petite question, et je vais ensuite demander aux autres s'ils en ont aussi. Peut-être est-ce un détail, mais peut-être pas non plus.

Au point 5, monsieur Blaikie, vous demandez que le comité tienne « au moins une réunion tous les deux mois ». Je n'ai aucune objection à ce que le comité se réunisse tous les deux mois, mais peut-être n'est-il pas nécessaire de consacrer deux heures entières à ce sujet. Ce n'est pas un gros problème, mais...

L'hon. Bill Blaikie: Je crois qu'il existe une disposition en ce sens. De toute évidence, s'il n'y a pas de nomination ou qu'aucune ne

mérite d'examen, un mécanisme nous permettra de consentir à l'unanimité de ne pas tenir de réunion.

Le président: Ou peut-être pourrions-nous examiner les nominations sans y consacrer une réunion entière si ce n'est pas nécessaire.

L'hon. Bill Blaikie: Tout à fait.

Le président: D'autres questions avant que je ne la soumette à l'étude?

Monsieur Martin, puis monsieur Szabo.

L'hon. Keith Martin: Je comprends sans problème l'essence de certaines des propositions de M. Blaikie, mais il me semble qu'il serait plus efficace de la faire débattre, pour qu'on lui trouve une formulation simplifiée, par le comité chargé des opérations gouvernementales.

Je crains par ailleurs que la motion alourdisse encore la charge de travail du comité. Le travail et les obligations que ce processus suppose seraient un poids considérable pour les comités, et risquent de ralentir leur autres travaux. Qui plus est, j'ai bien peur que ce processus ne devienne encore plus politisé.

Je comprends bien l'esprit de la motion, et je conviens qu'il faut trouver une solution. Cependant, je propose de la réduire à deux ou trois points, et de la soumettre au Comité des opérations afin qu'il élabore un système efficace d'examen des nominations qui soit applicable par tous les comités et dans l'ensemble du gouvernement.

Le président: Merci.

Monsieur Szabo.

M. Paul Szabo (Mississauga-Sud, Lib.): M. Martin a raison. À vrai dire, le Comité des opérations du gouvernement a déjà été saisi de cette question en raison de la nomination de M. Feeney, à Postes Canada. Les lignes directrices du Conseil du Trésor prévoient que pour toute nomination à un poste supérieur, que ce soit un poste au sein d'un conseil d'administration ou de cadre supérieur, le conseil de l'organisme doit former un comité de nomination. Il doit faire appel à un cabinet de recrutement, diffuser l'offre à l'échelon national, dans tous les journaux, faire un contrôle préalable complet, puis soumettre des recommandations au ministre responsable. Il existe donc déjà une ligne directrice du Conseil du Trésor à cet égard.

L'une des questions qui nous intéresse, qui revêt une importance particulière du fait de l'étendue des responsabilités du comité... Dans les faits, des milliers de nominations risquent de se retrouver devant le comité. Pour notre instruction, j'aimerais savoir si quelqu'un d'entre nous sait à quoi le comité doit s'attendre. Quel sera au juste le nombre de nominations dont le comité pourrait être saisi au cours d'une année?

Le président: Vous tenez un bon point. Je ne crois pas que quiconque puisse répondre à votre question sur-le-champ.

La greffière nous indique que si, elle a l'information.

La greffière du comité: Je crois que c'est quelque chose comme 46 nominations par année pour ce comité, mais je dois confirmer l'information. Cela me semble plausible.

Le président: La greffière nous indique que nous devrions examiner 46 nominations environ. Il semble donc que ce pourrait être moins pire pour nous que pour d'autres comités.

Monsieur Powers et monsieur Rota, maintenant.

M. Russ Powers (Ancaster—Dundas—Flamborough—Westdale, Lib.): Merci, monsieur le président.

Un autre comité auquel je siège a renvoyé la motion, presque à l'unanimité. Il y avait plus de questions que de réponses dans la motion. Nous n'étions pas prêts à en débattre parce que la motion entraînait beaucoup trop de questions. Faut-il que les critères soient uniformes—M. Martin avait tout à fait raison de soulever cette question—d'un comité à l'autre, ou au contraire chaque comité doit-il établir ses propres critères et sa propre procédure? Tant de questions restaient sans réponse que le comité ne pouvait même pas envisager d'étudier la motion. Il faudra vraisemblablement attendre encore deux ou trois semaines avant d'avoir les réponses à ces questions.

• (1130)

Le président: De quel comité parlez-vous, monsieur Powers?

M. Russ Powers: Je parle du Comité de l'accès à l'information, de la protection des renseignements personnels et de l'éthique.

Le président: Vous avez donc réservé la motion jusqu'à que vous ayez plus d'information.

M. Russ Powers: C'est ce que nous avons fait.

Le président: Merci.

Monsieur Rota.

M. Anthony Rota: C'est exactement ce que j'ai entendu par ailleurs. L'intention est louable. Le problème est réel. Cependant, la bureaucratie ou le travail supplémentaire qui en découleraient, même s'il y a seulement 46 nominations... Pour examiner 46 nominations, il faudra beaucoup de temps, et je ne crois pas que c'est le cas actuellement.

Je souscris à la proposition de M. Martin de confier l'affaire au Comité des opérations du gouvernement. Il pourrait généraliser le processus pour l'ensemble du gouvernement, et nous pourrions tous nous conformer à une seule et unique politique. Sinon, chaque comité jouera sa propre variation sur un même thème.

J'aimerais adresser mon unique question à M. Blaikie, si vous me le permettez.

Vous avez dit que plusieurs comités avaient déjà donné leur aval à une telle motion. Pourriez-vous nous dire lesquels l'ont adoptée, lesquels l'ont rejetée et lesquels l'ont reportée?

L'hon. Bill Blaikie: Je sais par exemple que le Comité de la citoyenneté et de l'immigration l'a adoptée. C'est le seul dont je suis certain. Je crois que d'autres en ont fait de même, mais je peux me tromper. Ma seule certitude concerne le Comité de la citoyenneté et de l'immigration.

Quand vous le jugerez opportun, monsieur le président, j'aimerais répondre...

Le président: Je vous reviens, promis.

Monsieur Casson.

M. Rick Casson: Monsieur le président, nous partageons les mêmes inquiétudes. Je crois que nous avons besoin de plus d'information sur les incidences de cette motion. Nous ne sommes pas prêts à nous prononcer tout de suite. Il faut la réserver soit pour en débattre, soit pour approfondir l'étude.

Je ne sais pas ce qui est le mieux. Toutes les nominations devraient-elles être soumises à un seul comité ou chaque comité devrait-il décider pour lui-même des conséquences de cette motion? Il faut en discuter, entre autres sujets. La greffière nous indique qu'il y aurait 46 nominations par année. Je crois que des milliers de nominations sont proclamées à la grandeur du gouvernement. Ce n'est pas un détail, et nous n'avons pas les outils pour nous prononcer aujourd'hui. Nous avons besoin de plus amples renseignements à cet égard.

Le président: Je résume. Nous avons en main une motion en bonne et due forme. Je vais donner la parole à M. Blaikie dans l'instant, mais aux fins de la procédure, je souligne que le comité a reçu un avis de motion. Mais dans un esprit d'équité, je dois rappeler que des arguments très solides nous enjoignent de réserver la motion afin de poursuivre l'étude.

La motion vient de M. Blaikie, il l'a soumise en bonne et due forme. La parole lui revient après moi. S'il veut la proposer, il doit le faire conformément au Règlement. Je devrai la déclarer recevable, conformément au Règlement. Vous pourrez alors voter pour ou contre, ou faire une proposition favorable pour que la motion soit réservée jusqu'à l'obtention de l'information nécessaire.

Je donne maintenant la parole à M. Blaikie.

L'hon. Bill Blaikie: Monsieur le président, je reconnais que l'avis a été déposé mardi et que nous en débattons aujourd'hui. Mes collègues peuvent à juste titre demander un temps de réflexion. C'est de bonne guerre. Je conçois qu'il y a de bonnes raisons de réserver la motion.

Cependant, il n'y a aucune bonne raison de jeter le bébé avec l'eau du bain, comme certains de nos collègues l'ont fait au sein du gouvernement. Je ne crois pas qu'il serait judicieux de confier la procédure intégrale au Comité des opérations. En fait, cela irait à l'encontre du principe même. Le principe consiste à demander aux comités qui possèdent l'expertise d'examiner les nominations qui relèvent de leur domaine d'expertise. Il n'est pas question justement qu'un seul comité ait droit de regard.

J'ajouterai que l'idée n'est pas d'examiner chacune des nominations. Le nombre de candidats que rencontreront les comités est minimal. Il ne s'agira pas de rencontrer chacun des candidats, mais plutôt de vérifier qui a été nommé depuis notre dernière séance de vérification. Il appartiendra aux membres du comité de déterminer quels candidats ils souhaitent rencontrer, afin de vérifier s'ils remplissent les critères que le comité, et non le gouvernement, aura approuvés.

L'objectif est de dépolitiser le processus, par un effet de politisation négative. Je comprends l'inquiétude de M. Martin. Il aimerait expurger le processus de tout aspect politique et le comité aussi—les ordres viendraient du gouvernement. Ce serait vrai dans les deux cas, monsieur Martin.

À mon avis, ce processus est politique au sens noble du terme, pour le mieux.

Si mes collègues veulent réfléchir au détail et à la façon de donner suite à la motion, je suis prêt à présenter une motion pour qu'elle soit réservée, afin de poursuivre le débat. Nous aurons ainsi tout le temps d'y réfléchir.

• (1135)

Le président: M. Blaikie soumet donc une motion visant à réserver la motion, avec l'appui de M. Casson.

La motion, appuyée par M. Casson, vise à réserver la motion jusqu'à une date indéterminée, afin de permettre au comité d'obtenir plus d'information et d'examiner les autres procédures possibles autour de ce concept.

(La motion est adoptée.)

Le président : Nous continuons à huis clos brièvement, pour discuter d'importantes questions. La séance est suspendue.

[*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.