



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

Comité permanent de la défense nationale

NDDN • NUMÉRO 037 • 2^e SESSION • 41^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mardi 18 novembre 2014

Président

L'honorable Peter Kent

Comité permanent de la défense nationale

Le mardi 18 novembre 2014

• (1535)

[Traduction]

Le président (L'hon. Peter Kent (Thornhill, PCC)): Bon après-midi, chers collègues.

Comme vous avez vu sur l'ordre du jour, nous sommes aujourd'hui réunis pour une séance d'information sur la situation actuelle, le renouvellement et la modernisation de la Marine canadienne.

Nous accueillons deux témoins du ministère de la Défense nationale: le vice-amiral Mark Norman, capitaine de frégate, Marine royale canadienne; et le premier maître, Tom Riefesel, premier maître du Commandement, Marine royale canadienne.

Merci, messieurs, de vous être joints à nous aujourd'hui.

Amiral, pouvez-vous prononcer vos remarques liminaires, s'il vous plaît?

Vice-amiral Mark Norman (capitaine de frégate, Marine royale canadienne, ministère de la Défense nationale): Merci, monsieur le président.

Bonjour, mesdames et messieurs, membres du comité.

[Français]

Bonjour à toutes et à tous.

[Traduction]

Au nom du premier maître de la Marine royale canadienne, Tom Riefesel, qui m'accompagne aujourd'hui, ainsi que des militaires et des employés civils de la MRC, je vous remercie de me donner l'occasion de comparaître devant le présent comité.

J'ai l'intention, aujourd'hui, comme nous le disons dans la Marine, « de mettre la carte à niveau » et de faire le point sur l'état de préparation de la MRC. Je suis heureux de vous informer que nous sommes sur la bonne voie.

[Français]

Nous enregistrons d'excellents progrès dans la mise en oeuvre de l'important programme de modernisation et de renouvellement dans lequel nous nous sommes engagés. Bien que nous ayons rencontré des défis, nous disposons d'un plan d'ensemble pour les aborder de front et nous donnons suite à ce plan.

[Traduction]

Le discours que je prononce cet après-midi s'inscrit dans le cadre des quatre priorités de mon commandement: favoriser l'excellence des opérations en mer; amorcer la transition vers la flotte de demain; faire évoluer les activités de la MRC; et enfin, dynamiser l'institution.

L'excellence dans les opérations est l'ultime mesure d'appréciation de toutes les organisations de combat. Nos marins et nos navires font quotidiennement preuve d'excellence en mer; au pays, dans les trois océans, et à l'étranger.

Cet été, la MRC a clairement démontré qu'elle est sur la bonne voie de devenir une marine arctique, plutôt qu'une simple marine nordique, dotée des capacités et des compétences nécessaires pour mener constamment des opérations dans l'Extrême-Arctique. À cette fin, le NCSM *Kingston* a fait partie de l'équipe pangouvernementale qui a repéré le navire perdu de l'expédition Franklin, le NSM *Erebus*.

Au même moment, le NCSM *Shawinigan* se rendait plus loin au Nord que tout autre navire de la MRC ne l'avait fait auparavant.

Dans le Sud, le NCSM *Victoria*, l'un de nos sous-marins, a participé pendant la majeure partie de l'été à l'exercice RIMPAC, l'exercice maritime le plus imposant au monde qui s'est déroulé dans les îles Hawaï. Des exercices de ce type forgent et renforcent les liens avec nos partenaires en matière de défense et de sécurité. Le NCSM *Victoria*, un ennemi redoutable et un adversaire de taille, a permis à la flotte alliée d'accroître ses compétences dans le cadre de divers scénarios de guerre complexes.

Le NCSM *Victoria* a également participé à l'opération Caribbe, la campagne contre le trafic illicite menée dans le Pacifique-Est. Le sous-marin a accompli sa mission aux côtés de plusieurs navires de défense côtière canadiens qui ont répondu à l'appel et produit des effets stratégiques réels à l'échelle internationale.

Nous sommes également encouragés par le fait que la première de nos frégates modernisées sera bientôt prête à être déployée afin d'appuyer les objectifs du gouvernement. Le projet de modernisation des navires de la classe Halifax est le véritable instrument de transition vers la future flotte dont le Canada a besoin. Ce projet de 4,5 milliards de dollars environ devrait être achevé à temps et selon le budget alloué.

Je ne doute pas que les membres de ce comité reconnaissent que la flotte actuelle est le fruit de décisions prises il y a 50 ans. Et la flotte qui sera au service du premier ministre en 2050 sera définie par les décisions prises aujourd'hui. La mise hors service des NCSM *Protecteur*, *Preserver*, *Iroquois* et *Algonquin* constitue une étape essentielle en vue de la mise en service de nouveaux navires et de nouvelles capacités dans le cadre de la Stratégie nationale d'approvisionnement en matière de construction navale.

[Français]

La prise de telles décisions permettra à la Marine royale canadienne d'harmoniser ses ressources humaines et financières afin d'investir dans notre avenir.

[Traduction]

Cet avenir est à nos portes, grâce à l'efficacité de nos frégates modernisées, de nos sous-marins et de nos navires de défense côtière, des capacités que je décris comme notre « pont vers l'avenir ».

En outre, les trois projets de construction navale en sont actuellement à l'étape de définition des projets financés. Nous attendons avec impatience la tenue de la cérémonie de découpage de tôles d'acier du premier navire de patrouille extracôtier et de l'Arctique à la mi-année 2015. Cette cérémonie sera suivie de celle du navire de soutien interarmées de la classe Queenston et, à long terme, de celle du navire de combat de surface canadien — deux navires qui cheminent vers l'atteinte d'importants jalons de projet.

Tous ces programmes, de même que celui de l'aéronef de patrouille maritime modernisé Aurora et le nouvel hélicoptère maritime Cyclone, qui seront bientôt intégrés au sein de la flotte, relèveront réellement d'un cran la capacité de combat générale de la Marine royale canadienne.

Certes, la transformation de la MRC ne se limite pas simplement à ses activités en mer. Comme vous le savez, la MRC procède actuellement à la mise en oeuvre du plan de renouvellement institutionnel le plus intensif et complet jamais exécuté en un demi-siècle.

Le plan directeur de la MRC établit les conditions de réussite de notre transformation, une transformation qui concerne tous les éléments de notre flotte et de sa structure. Nous avons accompli d'immenses progrès dans l'exécution de ce plan, en faisant notamment évoluer notre structure de gouvernance, nos systèmes de formation et nos modèles de recrutement d'équipage. L'organisation travaille maintenant plus intelligemment et plus efficacement, et elle est prête à amorcer les deux prochaines décennies d'évolution quasi continue et de nouvelles capacités. C'est une époque très stimulante pour diriger la Marine royale canadienne.

Je suis enthousiasmé par l'avenir, et pas seulement en raison de la mise en service de nouvel équipement maritime. Chaque jour, je suis enchanté de constater le travail incroyable qu'exécutent nos marins — de la Force régulière et de la Force de réserve — et le soutien qu'ils reçoivent de leur famille. Je suis également ravi des efforts de notre effectif civil — les personnes qui veillent au bon fonctionnement de nos navires. Aujourd'hui, je suis fier de dire que la Marine que nous formons est plus unie qu'elle ne l'a jamais été au cours de ma carrière.

En conclusion, la Marine royale canadienne est sur la bonne voie.

[Français]

Nous continuons de produire des effets stratégiques en mer et sur terre pour les Canadiens, tout en manoeuvrant avec succès au travers des décennies marquées par le changement et la modernisation. Nous sommes à même d'atteindre cet équilibre parce que nous nous sommes dotés d'un plan.

[Traduction]

Ce plan permettra d'assurer que notre effectif est « Prêt Oui Prêt! » à saisir les possibilités de maintenir la Marine d'aujourd'hui et de préparer celle de demain.

Merci, monsieur le président.

Mesdames et messieurs les membres du comité, je me ferai un plaisir de répondre à vos questions.

• (1540)

Le président: Merci, amiral Norman.

Nous allons maintenant entamer notre première ronde de questions avec des périodes de sept minutes.

Monsieur Williamson, la parole est à vous.

M. John Williamson (Nouveau-Brunswick-Sud-Ouest, PCC): Merci, monsieur le président.

Amiral, nous sommes heureux de vous accueillir. Merci d'être ici.

Pourriez-vous nous parler de l'importance de l'Arctique pour la Marine et de ce que fait la Marine dans cette région actuellement, ou de ce qu'elle pourrait y faire?

Vam Mark Norman: L'Arctique est extrêmement important, pas seulement pour la Marine, mais aussi pour l'avenir du Canada. L'Arctique représente un milieu opérationnel essentiellement maritime, défini par l'océan; par conséquent, c'est pour nous une région clé, où nous pourrions mener nos activités opérationnelles dans les prochaines années et décennies.

Il va sans dire que les navires de patrouille extracôtiers et de l'Arctique joueront un rôle clé pour permettre à la MRC, avec ses partenaires gouvernementaux, d'améliorer notre capacité d'effectuer nos opérations et de les maintenir dans l'Extrême-Arctique. Nous avons obtenu d'excellents résultats ces dernières années lors d'une série d'opérations et d'exercices, en collaboration avec notre garde côtière et d'autres partenaires gouvernementaux, dans l'Opération Nanook, l'Opération QIMMIQ et d'autres opérations, il y a tout juste quelques mois.

Nous reconnaissons qu'à plus long terme, l'un des grands défis que nous devrons relever dans le Nord est celui de la durabilité. Nous sommes enthousiastes à l'idée d'établir une installation de ravitaillement en carburant à Nanisivik, ce qui nous permettra d'organiser nos opérations et de nous rendre plus loin dans le Nord.

Je pense qu'il serait utile de considérer le Nord comme une région qui offre des possibilités de développement et qui représente un défi en matière de sécurité — pas nécessairement la sécurité au sens militaire propre, mais la sécurité au sens large —, devant la perspective de l'accroissement de l'activité dans le Nord. Il y a une augmentation du transport maritime de transit et de destination; ces dernières années, les niveaux d'activité ont largement dépassé ceux des années précédentes. On peut dire que le niveau d'activité et de croissance des trois prochaines décennies pourrait dépasser celui des trois derniers siècles. Voilà à quel rythme, selon nous, l'activité augmentera dans le Nord.

Il ne s'agit pas seulement des navires. Il ne s'agit pas seulement de la capacité opérationnelle future. Il s'agit aussi des nouvelles compétences et des nouvelles procédures. Nous utilisons les expériences de nos partenaires de la Garde côtière pour nous guider dans la façon de maintenir l'activité de déploiement dans le Nord, en examinant de nouveaux modèles d'équipage, de nouveaux moyens d'assurer une présence visible, un drapeau canadien, essentiellement, dans cette vaste étendue qui est si importante pour nous.

Nous tenons également compte du fait que le Nord, en particulier l'Arctique canadien, est une région qui se définit non seulement par sa géographie ou son océanographie, mais aussi par les enjeux politiques liés à l'expansion dans l'Arctique. Le travail du Conseil de l'Arctique, le travail de nos partenaires membres de ce conseil est essentiel dans le renforcement non seulement de notre capacité militaire, mais aussi de notre capacité d'effectuer nos opérations et de les maintenir, comme je l'ai indiqué.

Je pense que nous pouvons retirer de nombreux enseignements du droit maritime international et de la réglementation internationale relativement aux lois environnementales, à la sécurité et aux enjeux liés à l'espace maritime disputé qui auront une incidence sur la façon dont nous prévoyons exercer nos activités opérationnelles en 2020, en 2025 et jusqu'en 2050 dans l'Extrême-Arctique.

M. John Williamson: Merci.

Vous avez mentionné la Garde côtière. Pourriez-vous nous expliquer brièvement de quelle façon la Marine royale canadienne soutient la Garde côtière et collabore avec elle?

Vam Mark Norman: Nous collaborons sans problème dans les régions où la MRC et la Garde côtière effectuent toutes les deux des opérations de recherche et sauvetage et d'autres activités régulières. Nos locaux sont souvent situés sous le même toit, sinon dans la même collectivité. Les commandants responsables des régions travaillent en étroite collaboration.

Sur le plan tactique, en ce qui concerne l'interopérabilité, les deux organisations collaborent souvent, tant dans la lutte contre le trafic des stupéfiants que dans les missions de recherche et sauvetage ou la surveillance de routine. C'est vraiment un partenariat très solide. Nous faisons appel à la Garde côtière comme partenaire pour améliorer nos compétences dans l'Arctique, car nous apprenons de son expérience. C'est vraiment le chef de file dans ce domaine au Canada.

En dernier lieu, je dirai que tous les jours, en tout temps, la Garde côtière, les ministères, la GRC et les services frontaliers travaillent tous ensemble dans les centres d'opérations de la sécurité maritime qui sont situés sur les deux côtes et dans la région des Grands Lacs. Ce sont d'excellents partenariats.

• (1545)

M. John Williamson: Je vais changer un peu de sujet. La flotte des sous-marins de la classe Victoria atteindra un état stable plus tard cette année ou l'an prochain, n'est-ce pas?

J'ai une question générale à vous poser, si vous voulez bien y répondre. Pourquoi est-il important pour le Canada que la Marine possède un certain nombre de sous-marins?

Vam Mark Norman: Je décrirai la capacité sous-marine et son importance pour les Canadiens en établissant un parallèle avec ce que peuvent comprendre les gens, selon moi, dans le contexte des opérations terrestres. Si un militaire de l'Armée de terre parlait de prendre et de tenir le terrain, je crois que les gens comprendraient intuitivement ce que cela signifie.

Dans un contexte maritime, il n'y a que deux moyens de prendre le contrôle de l'espace maritime. L'un est d'y placer des mines. L'autre est d'y placer un sous-marin.

Lorsque le Canada doit exercer une souveraineté absolue sur un espace maritime, que ce soit ici, dans nos propres eaux territoriales, ou ailleurs, en situation de conflit, les sous-marins constituent une ressource incroyablement puissante. Aucune autre ressource ne peut le faire dans un environnement maritime. Les sous-marins sont réellement le principal système de défense des opérations navales.

En ce qui concerne nos capacités pour la classe Victoria, je dirai que nous sommes très satisfaits de ce que nous avons actuellement. Il a fallu beaucoup de temps pour y arriver, mais trois de nos quatre navires sont maintenant à l'eau, et c'est ce que nous avions prévu. C'est notre interprétation d'un « état stable ». Ils sont à différents niveaux de disponibilité opérationnelle.

Nous sommes certes satisfaits de l'excellent travail du *Victoria* et du *Windsor* cette année; ces deux navires ont passé en tout 253 jours en mer en 2014. Le *Chicoutimi* a été remis à l'eau et commence son cycle opérationnel de six ans. En ce moment même, nous effectuons des essais techniques très exigeants. Il est d'ailleurs en mer aujourd'hui pour effectuer ces essais techniques.

M. John Williamson: Très bien.

Diriez-vous que les sous-marins occupent l'un des emplois les plus exigeants de la Marine?

Vam Mark Norman: Je suis allé dans un sous-marin et je suis sûr que Tom y est aussi allé à quelques reprises. C'est un environnement de travail extrêmement exigeant.

M. John Williamson: C'est ce qu'on m'a dit.

Le président: Votre temps est écoulé, monsieur Williamson.

Monsieur Harris, s'il vous plaît.

M. Jack Harris (St. John's-Est, NPD): Merci, monsieur le président.

Je vous remercie de votre présence, vice-amiral Norman et premier maître Riefesel.

J'ai bien aimé votre exposé. J'ai remarqué l'enthousiasme avec lequel vous avez parlé de l'avenir de la Marine. Je suis sûr que vous en êtes très fiers, et nous sommes nous-mêmes fiers du travail que vous accomplissez et des services que vous offrez.

Toutefois, je remarque, vice-amiral, que dans le plan d'activités de la Marine pour 2014-2017, on était un peu moins enthousiaste lorsqu'on parlait des réductions budgétaires de 15,7 % et des effets cumulatifs sur divers programmes, notamment la réduction du pouvoir d'achat et de la marge de manœuvre. Dans une lettre d'accompagnement datée du 13 décembre 2013, vous avez déclaré: « Les ressources limitées, aussi bien financières qu'humaines, et les priorités concurrentielles continuent de mettre à l'épreuve notre capacité à assurer la prestation la plus efficace et efficiente de notre mandat ».

Le chef des Services d'examen y a évidemment fait référence dans son rapport publié le 24 octobre dernier; il dit qu'au cours des dernières années, il y a eu une diminution constante de la capacité de la MRC à atteindre le niveau requis de disponibilité opérationnelle, à un point tel qu'elle a maintenant de la difficulté à répondre aux exigences à ce chapitre.

Puis-je vous demander de quelle façon les compressions budgétaires ont nui à la disponibilité opérationnelle de la Marine et quels éléments de la Marine ont été plus particulièrement touchés? Est-ce l'instruction, la dotation ou l'approvisionnement qui a le plus souffert de ces compressions?

• (1550)

Vam Mark Norman: Je prends simplement quelques notes, monsieur Harris, de façon à pouvoir répondre adéquatement à votre question.

Je dirai d'abord qu'il ne fait aucun doute que la MRC, tous les éléments des Forces canadiennes, le gouvernement et l'ensemble des Canadiens ont des défis à relever. Les hauts dirigeants et les gestionnaires comme moi doivent constamment équilibrer les ressources dont ils disposent pour faire tout ce qu'ils savent devoir faire et qu'ils voudraient faire dans leur organisation, ou dans leurs finances personnelles, d'ailleurs.

En ce qui concerne les contraintes sur le plan des ressources, comment nous les gérons et quels en sont les effets, je dirais qu'il y a deux moyens d'y faire face. L'un est l'obligation de retirer la valeur optimale des ressources dont nous disposons, tant sur le plan financier qu'humain, et de veiller à optimiser leur utilisation. L'autre, parallèlement, c'est de déterminer où il y a des pressions sur le plan des ressources et de trouver, si possible, une façon d'atténuer ces pressions. Je reviendrai à ce deuxième moyen, mais j'aimerais vous parler un peu du premier.

L'un des principaux facteurs de la modernisation de nos activités internes — faire évoluer les activités de la MRC, comme je l'ai dit au sujet de mes priorités —, consiste à favoriser le principal domaine de responsabilité, qui est de maximiser l'efficacité de notre organisation. Nous constatons de grands progrès à cet égard. Nous avons fait de grands pas en avant quant à la façon de mieux utiliser notre système d'instruction et nos équipages, à la façon de profiter de toutes les possibilités pour tous les jours en mer. Cet élément des plus précieux...

M. Jack Harris: Monsieur, permettez-moi de vous interrompre. Je sais que vous essayez de répondre de votre mieux, mais ce que je voulais surtout savoir, c'est si ces compressions ont nui à la disponibilité opérationnelle. Je ne sais pas si vous en parlez actuellement.

Vous avez exprimé des préoccupations à ce sujet, comme le personnel du chef des Services d'examen. Je me demande si vous pourriez nous en parler de façon plus précise, étant donné qu'il ne me reste pas beaucoup de temps, malheureusement.

Vam Mark Norman: En ce qui concerne les pressions, je dirai d'abord que le pourcentage de 15,7 % dont on parle dans le document est un nombre cumulatif. Il ne reflète pas les compressions directes. En fait, il découle en partie des pressions résultant de l'augmentation des coûts fixes et d'un certain nombre de coûts que nous devons absorber. Ce n'est donc pas tant lié aux compressions qu'à une combinaison de facteurs. C'est une question de perte de latitude.

Essentiellement, le problème, c'est que les coûts fixes augmentent alors que les ressources disponibles pour les dépenses discrétionnaires sont menacées. C'est de cela qu'il s'agit.

M. Jack Harris: Y a-t-il des navires qui doivent rester amarrés aux quais à cause du coût du carburant ou d'autres coûts connexes?

Vam Mark Norman: Un certain nombre de navires sont amarrés actuellement en raison de la modernisation en cours. Nous avons pu tirer parti du fait que ces navires sont en cours de modernisation pour remettre en service, par exemple, quatre des navires de défense côtière et pour réaffecter des fonds liés à certaines décisions relatives au dessaisissement, qui ont été annoncées plus tôt, au retour de ces navires modernisés dans la flotte.

Pour répondre à votre question au sujet de la disponibilité opérationnelle, essentiellement, si on compare les navires, le NCSM *Toronto*, déployé aujourd'hui dans la Méditerranée dans le cadre de l'opération Reassurance, est aussi prêt que ne l'était n'importe quel navire il y a deux, trois ou dix ans. Sur le plan des navires et des marins, cette disponibilité opérationnelle en déploiement n'est pas différente de ce qu'elle était. Là où il y a une différence, c'est dans l'effectif de réserve qui soutient ce navire déployé. Actuellement, c'est en grande partie directement fonction du retrait des frégates, en particulier pour effectuer leur modernisation.

Dans ce contexte, nous avons pu prendre des risques relativement à la non-disponibilité de ces frégates et affecter ces ressources ailleurs. J'ai mentionné les navires de défense côtière; c'est un

excellent exemple d'un cas où nous avons pu augmenter considérablement la capacité à court terme.

Le maintien des compétences comme facteur de disponibilité opérationnelle — et ce n'est pas le seul — pose toujours un défi. La mesure la plus importante que nous avons prise dans les deux dernières années consistait à revoir notre méthode d'entraînement des marins en mer de manière à faire le meilleur usage possible de chaque jour passé en mer. Il nous a fallu déplacer plus fréquemment les marins, mais nous le faisons pour maintenir les compétences afin que dans les prochaines années, lorsque les frégates reprendront leurs opérations, nous puissions faire une transition en douceur en sachant que nous avons comblé le fossé dans toute la mesure du possible.

● (1555)

M. Jack Harris: Avez-vous recours à la double occupation à bord des navires?

Vam Mark Norman: Non, il n'y a pas du tout de double occupation. Lors des déploiements d'entraînement, par exemple, nous transportons par avion les gens qui se rendent à divers endroits et qui en reviennent, ce que nous n'aurions pas fait dans le passé. Nous aurions laissé un équipage à bord pour un exercice. Nous pouvons maintenant transporter les gens par avion afin que le plus de gens possible profitent de cette occasion d'apprentissage.

Le président: Merci, monsieur Harris.

Monsieur Bezan, allez-y, je vous en prie.

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

Je tiens à remercier l'amiral Norman et le premier maître Riefesel d'être avec nous aujourd'hui. Le travail que vous accomplissez dans la Marine est extrêmement important. La Marine royale canadienne continue de se moderniser et de faire de l'excellent travail lors de diverses opérations dans le monde. Vous avez mentionné le travail que nous faisons dans le cadre de la stratégie d'apaisement et de la force opérationnelle maritime de l'OTAN.

Je sais que nous venons de participer à des opérations dans la mer Noire également. Pouvez-vous nous en parler brièvement? Quelles sont les leçons que nous avons tirées, sur le plan de l'interopérabilité, en travaillant avec de nouveaux partenaires et probablement avec d'anciens alliés avec lesquels nous n'avons pas participé à des exercices depuis longtemps?

Vam Mark Norman: Une des caractéristiques de l'OTAN — et je vais bien entendu parler explicitement du domaine maritime, mais c'est vrai pour tous les autres — est l'interopérabilité, comme vous l'avez indiqué dans votre question. La capacité du Canada ou de tout autre pays — mais nous parlons du Canada — à former et à déployer un équipage qui peut intégrer sans difficulté les divers groupements tactiques de l'OTAN ou ceux dirigés par les États-Unis représente certainement un avantage de taille qui donne de la souplesse.

Certaines mesures ont été prises pour le déploiement du *Toronto*. Tout d'abord, son déploiement avancé était une décision stratégique, une véritable exemple de prévoyance. Nous ne savions pas exactement ce qui pouvait ou ne pouvait pas se produire, mais nous savions qu'une capacité répressive serait nécessaire dans cette région de l'est de la Méditerranée.

Il s'agit de la première mesure qui a été prise. La possibilité de redéployer rapidement le navire en dit long sur la souplesse des forces navales et sur l'importance d'un déploiement avancé pour pouvoir intervenir dans des délais plutôt brefs. Il y a ensuite la capacité d'intégrer une structure de commandement de l'OTAN préétablie, très souple et polyvalente. La présence d'un navire de guerre canadien dans la mer Noire pour la première fois en 20 ans — 22 ou 23 ans — était en soi un événement important qui nous a permis comme nous le voulions d'affirmer notre solidarité. Nous avons collaboré avec les Américains, les Espagnols et d'autres partenaires dans une situation de combat au sein de laquelle les procédures, les communications et d'autres éléments étaient pleinement intégrés. Notre capacité à travailler avec de nouveaux partenaires et, en gros, à exporter nos compétences aux niveaux élémentaire et intermédiaire pour que les navires et leurs équipages effectuent des exercices de base témoigne grandement non seulement de nos compétences sur les plans technique et tactique, mais aussi, je crois, de notre solidarité stratégique.

J'aimerais revenir à une question précédente au sujet de l'état de préparation. En ce qui concerne les événements rapportés par les médias, je dirais tout simplement que, en tant qu'amiral responsable du calibre, de la qualité et de l'état de préparation du navire et de son équipage avant leur déploiement, j'étais persuadé qu'ils étaient prêts. C'est ce que j'ai signalé au ministre Nicholson lorsque les événements ont eu lieu, et je maintiens que je suis non seulement fier de la façon dont le navire mène ses opérations, mais aussi persuadé qu'il est prêt à servir le Canada sur la ligne de front.

• (1600)

M. James Bezan: Pouvons-nous parler un peu des lacunes auxquelles nous nous heurtons actuellement dans le cadre de notre transition vers la nouvelle flotte? Bien entendu, les pétroliers ravitailleurs d'escadre ont été mis hors service, et on envisage de mener les activités de contrôle et de commandement à partir des frégates, d'autant plus qu'on procède à leur modernisation, plutôt que des contre-torpilleurs. De nombreux membres de notre comité ont eu l'occasion d'embarquer à bord du NCSM *Winnipeg*, qui s'apprêtait à quitter le bassin de radoub.

Pouvez-vous nous dire de quelle façon vous procédez, non seulement pour ce qui est de la transition vers le nouvel équipement, mais aussi en ce qui a trait aux ressources humaines, à nos marins?

Vam Mark Norman: Je vais procéder catégorie par catégorie, mais j'aimerais d'abord répondre à la deuxième partie de votre question, car elle concerne l'ensemble des catégories.

Encore une fois, la mise à niveau des compétences est essentielle pour passer au travers des périodes de lacune. Il faut donc donner une formation ciblée, qui comprend une formation théorique traditionnelle de même qu'une utilisation accrue de la simulation. Enfin, et ce qui est plus important, il faut s'assurer que nos gens passent le plus de temps possible en mer.

Nous faisons exactement ce que j'ai dit en répondant à une autre question. Nous avons restructuré notre façon d'évaluer l'expérience des membres d'équipage. Contrairement à ce qui était fait auparavant, alors que nous examinions l'expérience de l'équipage dans son ensemble, nous procédons maintenant de façon individuelle pour nous assurer que chaque marin bénéficie des possibilités dont il a besoin. S'il y a lieu, un marin peut passer d'une catégorie à une autre pour obtenir l'expérience nécessaire.

Pour ce qui est des différentes capacités, auxquelles vous avez fait allusion dans votre question, je mentionnerais en premier la capacité de commandement et de contrôle pour un groupe de navires, qui a

beaucoup évolué avec le temps. Cela se résume essentiellement à avoir l'espace et la technologie nécessaires dans un navire pour accueillir les fonctions de commandement et de contrôle. Au début du processus de modernisation de la classe Halifax, nous avons pris la décision délibérée de mettre à niveau les quatre premiers navires — le *Winnipeg* en faisait partie — pour corriger cette lacune, car nous savions que nous allions y faire face à un moment donné avant d'avoir la capacité de remplacement nécessaire.

Nous avons bon espoir que cette capacité nous permettra de suppléer à cette lacune. Comme je l'ai dit, la modernisation de la classe Halifax donne d'excellents résultats.

Le président: Votre temps est écoulé. Merci, monsieur Bezan.

Madame Murray, vous avez la parole.

Mme Joyce Murray (Vancouver Quadra, Lib.): Merci beaucoup d'être ici aujourd'hui pour nous aider à comprendre les enjeux auxquels vous êtes confrontés.

Dans vos notes, j'ai remarqué que la section sur les enjeux a été supprimée pour une raison ou une autre, mais il y en a manifestement beaucoup. Je fais allusion au document *Évaluation des Forces navales*, qui date de décembre 2013.

Voici les principales constatations énumérées dans ce document: le numéro 4 porte sur les enjeux liés à la « disponibilité opérationnelle »; le numéro 5 parle d'« une réduction de la capacité de la force »; le numéro 6 dit qu'on a « mis à rude épreuve les ressources [et] nu à l'atteinte des cibles »; la 8^e principale constatation est que « la Marine sera obligée de faire davantage avec moins »; le numéro 10 signale que la directive a été révisée parce qu'elle n'était pas respectée pour ce qui est de « l'état matériel des navires »; et le numéro 13 affirme que « malgré les améliorations de l'efficacité, le financement de la maintenance demeure insuffisant [...] ». Je vais parler du numéro 16 plus tard.

La MRC fait face à un énorme défi.

Je suis curieuse. Qu'est-ce que cela signifie quand la Marine dit qu'elle « sera obligée de faire davantage avec moins »? Pouvez-vous nous expliquer ce qu'on laisse de côté?

Nous savons qu'il y a eu des compressions budgétaires, mais il y a également eu d'importantes mesures de récupération planifiées. Pour les quatre dernières années seulement, elles représentent 3,5 milliards de dollars de crédits périmés. Plus de 23 % du budget d'immobilisations a été délibérément récupéré. Dans quelle mesure les défis auxquels vous êtes confrontés sont-ils attribuables à cette récupération?

Enfin, en ce qui a trait à la résolution des problèmes créés par la mise hors service prématurée de quatre navires, l'écart que vous avez mentionné — et vous avez parlé de capacité ou de formation —, je ferai remarquer que la constatation numéro 16 est que « le pourcentage de personnes formées lorsque les cours ont le nombre optimal d'inscriptions est de [seulement] 54 % », alors que la cible est de 90 %. De toute évidence, cela représente un énorme manque en matière de formation, ce qui signifie que l'écart pourra difficilement être comblé ainsi. Pouvez-vous nous dire de quelle façon vous allez vous y prendre, car vous êtes très loin de votre objectif?

• (1605)

Vam Mark Norman: Merci. Si vous le permettez, je vais répondre dans l'ordre inverse.

J'aimerais commencer par ce qui a été dit au sujet de la capacité de formation dans les constatations et les recommandations. J'aimerais préciser que le chef du Service d'examen a constaté que le rendement de notre système de formation n'est pas optimal, ce qui ne fait aucunement allusion à la qualité de la formation en général ou au niveau de formation reçue par nos gens. Dans cette partie du rapport, le chef du Service d'examen dit que l'efficacité de notre système de formation n'est pas optimale et qu'un certain nombre de nos cours sont annulés, que le contingentement est nul ou que les salles de classe ne sont pas remplies, ce qui, entre autres choses, s'explique notamment par le manque d'efficacité de notre conseil scolaire, qui est un des aspects que nous transformons à mesure que nous avançons.

Pourquoi dis-je cela? Je veux tout simplement m'assurer que nous sommes tous sur la même longueur d'onde. Ce n'est pas une allusion à la qualité de la formation offerte. C'est plutôt attribuable à la mesure dans laquelle les salles de classe ne sont pas remplies, ou à la fréquence à laquelle nous devons annuler des cours parce que nous n'avons pas assez de participants.

Mme Joyce Murray: Excusez-moi de vous interrompre, mais le problème n'est-il pas dû en partie au fait que vous n'avez pas les navires nécessaires pour donner la formation, ce qui représenterait un problème beaucoup plus fondamental et plus systémique?

Vam Mark Norman: Si vous me le permettez, je vais passer aux deux autres éléments de votre question, à savoir le problème des pressions exercées sur les ressources et les répercussions et, ensuite, celui portant plus précisément sur les dépenses en capital et sur ce genre de choses. En ce qui a trait au rapport du chef du Service d'examen, je vais commencer par dire que nous l'avons bien accueilli. Nous n'en rejetons aucun élément. J'en appuie les constatations. C'est révélateur d'une organisation mature qui est disposée à faire l'objet d'une vérification interne et, dans certains cas, d'une vérification externe.

Mme Joyce Murray: Mon temps de parole est limité, et la justification du rapport n'est pas la meilleure façon de l'employer. J'aimerais savoir quels sont les éléments mis de côté. Dans quelle mesure les crédits non utilisés qui ont été ciblés expliquent-ils la liste d'enjeux auxquels la MRC est confrontée?

Vam Mark Norman: Rien de précis ou d'important n'est laissé de côté. Dans ma réponse à la question de M. Harris, j'ai mentionné que nous sommes maintenant arrivés au point où nous pouvons gérer les risques associés à certains de ces enjeux étant donné que la flotte ne fonctionne pas à plein rendement. Au cours des prochaines années, nous allons de nouveau tirer pleinement parti de nos capacités et maintenir notre position sur la mise hors service des navires, qui doit avoir lieu à un moment donné.

Dans certains cas, nous allons réaffecter des personnes et un peu d'argent provenant de ces mises hors service aux principaux domaines prioritaires, à savoir la modernisation des frégates, des sous-marins et des navires de défense côtière en tant que pont vers l'avenir.

En ce qui a trait aux crédits non utilisés, comme vous les avez décrits, dans bien des cas, nous n'avons pas été en mesure de promouvoir les projets et les possibilités d'investissement concernés en temps opportun de manière à ce que les fonds soient reportés pour que nous puissions les utiliser le moment venu et...

• (1610)

Mme Joyce Murray: J'ai une question connexe. La Stratégie nationale d'approvisionnement en matière de construction navale est-

elle la raison pour laquelle vous n'avez pas été en mesure de procéder au remplacement planifié de certains de ces navires?

Vam Mark Norman: Dans certains cas, les crédits non utilisés, comme vous les avez décrits, sont prévus pour de petits projets liés à d'autres programmes de modernisation ou d'immobilisations, dont il est encore une fois fait mention dans le dernier guide d'acquisition de la Défense. Du point de vue de la MRC, il s'agit de secteurs d'investissement prioritaires qui englobent les systèmes de missiles, les systèmes de guerre sous-marine, les bateaux, les remorqueurs et d'autres éléments semblables qui sont plutôt essentiels dans le cadre de nos activités. Ces éléments font tous partie d'une approche systémique de la modernisation, qui ne peut se faire d'un seul coup.

Pour ce qui est des programmes de la SNACN, leur mise en oeuvre se poursuit. Comme je l'ai dit, nous sommes optimistes et plutôt convaincus que les travaux pour les navires de la classe Harry DeWolf commenceront au cours des neuf prochains mois. Il est vrai que nous n'avons pas progressé autant que nous le pensions — et vous devrez parler au dirigeant principal des finances pour savoir en quoi consistent précisément les crédits non utilisés —, mais pour ce qui est du respect des échéances, il y a un lien direct entre les retards et les fonds qui n'ont pas été dépensés à temps.

Je vais m'arrêter ici. Je ne suis pas l'expert en...

Le président: Le temps est écoulé.

Nous allons maintenant entamer la deuxième série de questions, qui seront de cinq minutes.

Madame Gallant, vous avez la parole.

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

Par votre entremise, quels arrangements prenons-nous avec nos alliés et nos partenaires de l'OTAN pour combler nos lacunes en matière de capacités après la mise hors service de nos navires?

Vam Mark Norman: Je vais vous donner ce qui constitue selon moi l'exemple le plus flagrant, à savoir celui des pétroliers ravitailleurs d'escadre. C'est un domaine dans lequel nous pouvons travailler avec nos alliés, et c'est ce que nous ferons.

J'ai parlé plus tôt de la lacune concernant le commandement et le contrôle. La seule autre lacune dont je n'ai pas pu parler, et je peux peut-être profiter de cette occasion pour en discuter, est celle liée à la défense aérienne. La modernisation des frégates nous a permis d'améliorer leur capacité d'autodéfense. Il faudra toutefois renforcer la capacité de défense aérienne à plus longue portée qui était inhérente aux contre-torpilleurs. Je pense que c'est un secteur clé dans lequel les alliés joueront un rôle important à mesure que nous nous doterons de la nouvelle capacité, dont disposeront les navires de combat de surface au début ou au milieu de la prochaine décennie.

D'ici là, nous pouvons compter sur nos principaux alliés et sur leurs navires prêts au combat qui sont munis d'une capacité de défense aérienne renforcée. Nous menons régulièrement des opérations avec eux, ce qui nous renvoie à l'autre question au sujet de l'interopérabilité.

D'un point de vue canadien, l'élément clé pour avoir accès à cette capacité est d'être en mesure d'apporter notre contribution dans l'espace complexe de défense aérienne, et c'est précisément ce que nous faisons sur une base régulière. Nous sommes donc capables de prendre part en mer à ce qui constitue une situation de défense aérienne grandement intégrée dont la responsabilité est répartie.

En ce qui a trait plus précisément à la capacité de ravitaillement, nous étudions avec nos principaux alliés un large éventail de possibilités dans le cadre de ce que j'appelle une planification judicieuse. C'est ce que nous faisons régulièrement et ce que nous voulons continuer de faire dans les mois et les années à venir d'ici à ce que nous disposions d'une capacité qui est davantage délibérée et spécialisée. Nous en sommes encore à l'étape de l'analyse. Cela ne s'est pas révélé aussi positif que nous le pensions.

Ce qui est important de comprendre, c'est que cette capacité est une des plus convoitées et des plus rares chez nos alliés. Ils ne sont donc pas nombreux à pouvoir faire un ravitaillement en mer. En fait, c'est une activité qu'ils gèrent eux-mêmes très étroitement. Ils sont prêts à aider jusqu'à un certain point, mais il n'y a pas de solution miracle. Nous examinons encore certaines possibilités. Je ferai bientôt parvenir au ministre un document de synthèse portant sur certaines de ces possibilités.

• (1615)

Mme Cheryl Gallant: La Russie procède à la militarisation à grande échelle de l'Arctique, et d'anciennes bases soviétiques sont remises en service. De quelle façon la modernisation de l'équipement maritime préparera-t-elle le Canada à repousser une agression russe dirigée par Poutine dans nos régions arctiques.

Vam Mark Norman: Comme je l'ai indiqué en réponse à une question précédente, je crois que l'une des choses importantes dont il faut tenir compte en intensifiant de manière délibérée et soutenue notre présence dans l'Arctique c'est qu'il n'est pas seulement question de nos capacités physiques et des navires. Les navires de patrouille extracôtiers et de l'Arctique, le NCSM *Harry DeWolf*, amélioreront considérablement les capacités de la MRC et du gouvernement du Canada dans son ensemble d'avoir une présence continue dans le Nord canadien.

J'ai mentionné que Nanisivik est la première étape vers une capacité de soutien durable dans le Grand Nord. Selon moi, d'autres capacités importantes apporteraient également une contribution en ce sens. Je pense aux investissements dans la surveillance, les communications, le système spatial et le système territorial. Tous ces investissements forment ce que nous pourrions qualifier d'une approche fondée sur un système de systèmes.

Il n'y a pas une solution unique aux défis que vous avez soulignés. L'objectif est vraiment d'avoir un réseau intégré de mécanismes de détection pour savoir ce qui se passe dans le Grand Nord; d'avoir des capacités de communication qui fonctionnent à de telles latitudes, parce qu'il faut des appareils spéciaux — ce ne sont pas tous les moyens de communication qui fonctionnent à de telles latitudes — et des investissements planifiés en ce sens; et d'avoir une série de plates-formes qui peuvent intervenir si nous constatons qu'il se passe quelque chose ou que nous pouvons déployer en prévision d'une intervention, comme c'est le cas de nos navires de patrouille extracôtiers et de l'Arctique, de nos aéronefs de patrouille à long rayon d'action et des autres capacités que nous avons actuellement et qui font aussi l'objet d'une modernisation exhaustive.

Le président: Madame Michaud, allez-y, s'il vous plaît, pour sept minutes.

[Français]

Mme Éloïse Michaud (Portneuf—Jacques-Cartier, NPD): Merci beaucoup, monsieur le président.

Tout d'abord, vice-amiral Norman, j'aimerais vous remercier de la présentation que vous avez faite aujourd'hui.

Vous avez très brièvement abordé l'idée qu'il existe certains problèmes liés au processus d'acquisition de navires. J'aimerais que vous nous parliez davantage des conséquences directes des retards qu'a connus le projet de navire de soutien interarmées pour la Marine royale canadienne. J'aimerais que vous nous expliquiez comment vous avez composé avec ces situations et comment vous prévoyez composer avec celles-ci à l'avenir.

Vam Mark Norman: Si j'ai bien compris, vous m'avez posé deux ou trois questions qui n'ont pas seulement trait à l'acquisition de nouveaux navires, mais qui ont aussi trait aux décisions associées à la retraite des ravitailleurs. Est-ce exact?

Mme Éloïse Michaud: Je veux que vous parliez spécifiquement des conséquences qu'ont eu les retards sur le projet de navire de soutien interarmées.

Vam Mark Norman: Voulez-vous parler des retards de construction?

Mme Éloïse Michaud: Oui.

Si vous voulez vous faciliter la vie, vous pouvez avoir recours à l'interprétation simultanée. Cela vous permettrait d'être certain de bien comprendre mes questions. Je n'ai que cinq minutes pour les poser et s'il faut que je les répète ou que je les explique, ce sera un peu difficile.

Vam Mark Norman: Même en anglais, il arrive souvent que je doive vérifier la nature des questions qui me sont posées.

Mme Éloïse Michaud: Je voulais simplement vous faciliter les choses. Je vous laisse poursuivre.

Vam Mark Norman: Je veux simplement vous donner la meilleure réponse possible.

Au sujet des délais de construction des navires de soutien interarmées, comme je viens de l'expliquer au sujet des autres projets d'acquisition, ce sont malheureusement des choses qui arrivent. C'est lié à la complexité des réalisations et aux investissements dans les chantiers de construction navale au Canada. Cela explique pourquoi il y a eu deux ou trois ans de retard.

• (1620)

Mme Éloïse Michaud: Ma question portait sur les conséquences des retards de construction. Pouvez-vous me répondre brièvement, car j'ai une série d'autres questions à poser.

Vam Mark Norman: Les conséquences sont assez faciles à décrire. La retraite des ravitailleurs actuels et le retard dans la construction des navires de soutien interarmées entraînent un manque de capacités. Cela fait partie de la même question qui a été soulevée. À cause du manque de capacités, le Canada n'est pas en mesure d'appuyer et de soutenir ses navires en mer s'il a besoin de les déployer ailleurs. Nous devons nous assurer que d'autres alliés sont avec nous. On ne peut pas le faire par nous-mêmes. C'est la première conséquence.

La deuxième conséquence est que c'est très difficile, voire presque impossible, d'avoir en mer un groupe de navires pour la formation entre nous. La formation d'un groupe de navires pose les mêmes défis que le déploiement ailleurs d'un groupe de navires. C'est le deuxième défi.

La troisième conséquence constitue, à mon avis, un défi plus important. Il s'agit de la probabilité d'un manque de compétences, de l'absence de compétences ou d'une perte de compétences des matelots, soit de ceux et de celles qui travaillent à bord des ravitailleurs pour qu'ils puissent faciliter le déploiement et la mise en service des nouveaux ravitailleurs.

Mme Éleine Michaud: Je me permets de vous interrompre.

En fait, les conséquences dont vous parlez sont assez graves. Cela met en péril la capacité opérationnelle de la marine. Dans cette optique, je trouve incompréhensible que l'on ait totalement écarté le chantier naval Davie en 2011 dans le cadre de la Stratégie nationale d'approvisionnement en matière de construction navale. Comme vous le savez, c'est la plus grande cale sèche au Canada. Ce chantier naval a des capacités de production disponibles dès maintenant et sa direction a même offert à Travaux publics et Services gouvernementaux Canada d'aider les autres chantiers à qui on a déjà donné des contrats pour faire en sorte de répondre à la demande et permettre que la marine puisse avoir les navires dont elle a besoin le plus rapidement possible.

Serait-il possible, à l'heure actuelle, de faire appel au chantier naval Davie pour accélérer le processus d'acquisition des navires? Il a les capacités de le faire.

Le président: Veuillez répondre brièvement à la question, s'il vous plaît.

Vam Mark Norman: Malheureusement, madame, ce n'est pas à moi de donner mon opinion ici sur les décisions liées aux acquisitions, aux travaux et aux contrats dans les chantiers.

Mme Éleine Michaud: Vous pouvez quand même conclure comme moi que ce serait une possibilité pour accélérer le processus. [Traduction]

Le président: Merci, madame Michaud.

Monsieur Norlock, s'il vous plaît.

M. Rick Norlock (Northumberland—Quinte West, PCC): Merci beaucoup, monsieur le président. Je remercie également par votre entremise les témoins de leur présence aujourd'hui.

J'ai trouvé très intéressant votre exposé, amiral. Vous avez bien entendu mentionné que la modernisation des frégates de classe Halifax est l'instrument de transition vers la future flotte et que cette initiative de 4,5 milliards de dollars devrait être achevée en respectant le budget et le calendrier prévus. C'est assez représentatif de la réalité, compte tenu de ce que je sais et de ce que vous venez de confirmer.

Je m'intéresse beaucoup aux problèmes dont certains députés ont parlé au comité. J'aimerais revenir sur une partie de votre exposé. Vous avez dit: « Je ne doute pas que les membres de ce comité reconnaissent que la flotte actuelle est le fruit de décisions prises il y a 50 ans. » Vous avez également affirmé que la flotte qui sera au service du premier ministre en 2050 sera définie par les décisions prises aujourd'hui.

Il est question de la Stratégie nationale d'approvisionnement en matière de construction navale et des autres initiatives que nous ferons quant à notre marine, ce qui est de bons augures pour nous. Compte tenu de votre affirmation, convenez-vous que nous vivrons 50 ans avec les décisions prises aujourd'hui? Si la marine est dans un état aussi délabré que le laissent croire des députés d'en face, la faute revient peut-être aux gouvernements de leur époque et de leur allégeance qui n'ont pas réinvesti dans la marine. Voilà pourquoi nous devons composer aujourd'hui avec certaines de ces conséquences. Convenez-vous que c'est exact et que cela va dans le sens de votre exposé?

• (1625)

Vam Mark Norman: Eh bien, merci de votre question. Je...

M. Rick Norlock: C'est plutôt lourd de sous-entendus. Si vous ne voulez pas y répondre, c'est correct.

Mme Joyce Murray: Vous êtes député ministériel depuis neuf ans, Rick?

Une voix: C'est notre faute.

Mme Joyce Murray: Neuf ans?

Vam Mark Norman: Je crois qu'une stratégie nationale d'approvisionnement nous donne l'occasion de prendre un engagement et de planifier à long terme. Je considère que c'est un élément clé de la stratégie.

Évidemment, comme c'est le cas dans toute décision aussi importante et aussi complexe que cette initiative, son exécution n'est jamais parfaite, mais nous sommes maintenant rendus là où nous devons être. Comme j'aime bien le répéter, nous ne parlons plus de construire des navires; nous nous dotons plutôt des moyens d'en construire.

M. Rick Norlock: Merci beaucoup. Je crois que vous avez très bien résumé la situation. Nous sommes rendus là où nous devons être. Les plans que nous avons augurent bien pour les 50 prochaines années, ou au moins les 30 à 50 prochaines années; je ne veux pas vous influencer. Ces nouveaux navires auront environ une telle durée de vie.

Vam Mark Norman: Je ne connais pas la durée de vie des navires en soi.

M. Rick Norlock: Les capacités.

Vam Mark Norman: Je peux vous dire que le plan est de livrer trois classes de navires au cours des 25 à 30 prochaines années, et ces navires auront une durée de vie de 30 ans. Ils sont conçus pour durer 30 ans. Nous prévoyons une telle durée de vie dans la conception de ces navires. Cela veut donc dire que de futurs gouvernements devront prendre des décisions dans quelques décennies quant à ce que nous ferons, soit de remplacer entièrement nos capacités ou, comme nous avons choisi de le faire — cela va dans le sens de votre premier commentaire —, de réinvestir dans les capacités en modernisant les navires, parce que les plates-formes sont toujours fonctionnelles. Voilà la différence...

M. Rick Norlock: Merci de votre réponse.

Vous êtes membre de la marine depuis assez longtemps. Si je me fie à votre rang, je dirais que vous avez de 25 à 28 années d'expérience — d'accord, et plus. Vous étiez donc là lorsqu'un précédent gouvernement a acheté des sous-marins. Combien a-t-on dû investir pour remettre ces sous-marins en bon état de service?

Vam Mark Norman: Je dois prendre la question en délibéré pour vérifier l'information...

M. Rick Norlock: Vous pourriez nous faire parvenir l'information. Nous parlons de réinvestir dans la marine. Donc, si quelqu'un achète de l'équipement de seconde main et que nous devons le remettre... Soit dit en passant, je sais que ces sous-marins sont une plate-forme utile, mais nous avons dû investir beaucoup d'argent pour les remettre en bon état de service.

Si le ministère de la Défense nationale disposait d'un budget de 12 milliards en 2005 et de 18 milliards en 2014, convenez-vous qu'un budget accru lui permet d'en faire plus? Si j'augmente votre budget, vous pouvez en faire plus. En convenez-vous?

Vam Mark Norman: Je conviens que le budget a augmenté et qu'un budget plus élevé permet de faire plus d'achats.

M. Rick Norlock: Merci beaucoup.

Diriez-vous également que le ministère de la Défense nationale est votre composante à cet égard? De plus, aurais-je raison de dire que le présent gouvernement a amélioré les capacités de l'Aviation royale canadienne en achetant des aéronefs de transport tactique et stratégique et d'autres aéronefs pour veiller au bon fonctionnement des Forces canadiennes et en achetant de l'équipement des plus nécessaires en vue de permettre à l'armée d'accomplir des choses; et que c'est maintenant rendu au tour de la marine de recevoir de nouveaux équipements pour remplir les fonctions auxquelles s'attendent les Canadiens d'elle?

Le président: Amiral, soyez bref, s'il vous plaît.

Vam Mark Norman: D'accord, monsieur le président.

On ne peut pas nier que des investissements considérables ont été faits dans les nouvelles capacités au cours des dernières années. Je crois également que la marine a vraiment hâte à cette opérationnalisation — si vous me permettez le jargon militaire — ou la mise en oeuvre du programme de construction navale.

Pour ce qui est de votre dernier point, à savoir que c'est au tour de la marine, je ne suis pas nécessairement d'accord avec cette notion, mais je suis ravi que nous soyons rendus là où nous en sommes actuellement, soit à la veille d'avoir de nouvelles capacités très intéressantes.

• (1630)

Le président: Merci, amiral.

[Français]

Monsieur Larose, vous avez la parole. Vous disposez de cinq minutes.

M. Jean-François Larose (Repentigny, FD): Merci, monsieur le président.

En ce qui a trait à notre flotte de navires actuelle, on peut dire que [Traduction]

environ la moitié sont actuellement en cale sèche. Est-ce exact?

[Français]

Quel serait un scénario normal? Est-ce que ce serait environ 5 cales sèches pour 30 navires?

Pouvez-vous répondre rapidement à la question, s'il vous plaît?

Vam Mark Norman: Notre système est basé sur l'idée qu'il y ait une période de disponibilité de cinq ans pour les navires de surface. Pour les sous-marins, la période de disponibilité opérationnelle...

M. Jean-François Larose: Je veux simplement un chiffre approximatif.

Vam Mark Norman: La période est de six ans.

Quand on pense à une période de cinq ans, cela veut dire que chaque navire doit passer par un bassin de radoub ou passer par le chantier une fois tous les cinq ans. C'est typique. Dans une flotte de 12 frégates, par exemple, il est normal qu'il y en ait un quart dans un chantier ou en...

M. Jean-François Larose: C'est donc à peu près 5 sur 30, ou un peu plus.

Vam Mark Norman: C'est environ un quart.

M. Jean-François Larose: Merci.

À l'heure actuelle, on ne peut donc pas dire que notre flotte est opérationnelle, et ce, même si vous compensez sur le plan de la formation. En ce moment, l'Arctique est en train de fondre. On sait que l'espace maritime est en train de s'élargir et, comme vous l'avez

dit vous-même, le scénario actuel est basé sur ce qui avait cours il y a 50 ans.

J'ai de la difficulté à comprendre, et ce, même si on tient compte des nouvelles technologies. Comment pouvez-vous affirmer qu'on est actuellement prêts, et ce, même avec les nouvelles technologies?

Vous pouvez peut-être me faire comprendre une chose. Si on a besoin de nouveaux navires avec de nouvelles technologies, c'est qu'en ce moment, ce besoin existe. Comment fait-on à l'heure actuelle, sachant que la voie maritime est beaucoup plus large qu'elle ne l'était il y a 50 ans et qu'elle le sera certainement beaucoup plus dans 50 ans? Nous savons tous que l'Arctique continue de fondre. Comment fait-on en ce moment? A-t-on recours à des sous-contractants? Travaille-t-on avec les Américains?

Vous avez beaucoup parlé de la formation. Outre cela, comment faites-vous pour être prêt sur le plan de vos capacités navales sur l'océan? Que faites-vous pour compenser à cet égard? En ce moment, vous n'avez plus de flotte complète, vous n'en avez que la moitié.

Vam Mark Norman: Je peux essayer de fournir des explications en vous faisant part des différences entre les compétences individuelles et les compétences des gens sur un navire et d'un équipage, au lieu d'expliquer la capacité totale d'une flotte maritime.

M. Jean-François Larose: Avant que vous nous expliquiez cela, j'aimerais souligner ma préoccupation relative à l'étendue des eaux et à notre présence, car on n'a pas d'avion et très peu de navires. Je comprends la question de la compétence technologique, mais, encore là, on est en train de remplacer notre flotte parce que, sur le plan technologique, elle n'a pas été mise à niveau.

Vam Mark Norman: Les défis que vous avez décrits sont basés sur l'idée de la grandeur de la flotte et de la capacité de celle-ci. La situation actuelle, soit le fait que plus de la moitié de la flotte est composée de frégates, est inévitable, mais il n'y a pas que des frégates. Les plus petits navires de patrouille extracôtiers sont très importants pour nos opérations actuelles parce qu'ils nous donnent une capacité...

M. Jean-François Larose: Une capacité plus grande?

Vam Mark Norman: Tout à fait. Il faut trouver des moyens efficaces pour déployer le plus de navires possible.

M. Jean-François Larose: Forcément, compte tenu du nombre limité de navires que nous avons, leur utilisation

[Traduction]

est quelque peu excessive.

[Français]

Par conséquent, cela a une incidence sur l'usure de ces navires.

Je vous demande à nouveau ce que nous pouvons faire pour compenser cet état de fait. En ce moment, le peu de navires que nous avons sont surutilisés. De plus, ils sont déjà vieux. Vous les surutilisez parce qu'il n'y a pas assez de navires. On se retrouve alors avec des navires étrangers qui assurent un soutien, comme ceux des Américains, mais à quel prix?

L'autre problème, c'est que vous avez subi des compressions budgétaires. Il n'y a pas d'amortissement pour les nouveaux navires. On a aussi réduit le nombre de civils qui assurent le soutien logistique. J'ai donc un peu de difficulté à voir que les choses vont très bien en ce moment.

•(1635)

Vam Mark Norman Une façon d'aborder le problème est d'utiliser des plafonds plus efficaces. C'est pourquoi nous utilisons des frégates plutôt que des destroyers ainsi que des petits navires de patrouille extracôtière plutôt que des frégates. Ils sont plus efficaces, plus simples à réparer et leur entretien jour après jour coûte moins cher.

[Traduction]

Le président: Merci, amiral. Le temps est écoulé.

Monsieur Preston, s'il vous plaît.

M. Joe Preston (Elgin—Middlesex—London, PCC): Merci de me permettre d'être ici aujourd'hui. M. Williamson m'a confié avoir des choses urgentes qu'il aimerait faire. Je vais donc lui céder mon temps.

Le président: Monsieur Williamson.

M. John Williamson: Merci, monsieur le président.

Messieurs, merci.

La Marine royale canadienne a mentionné être au beau milieu de la période de réinvestissement la plus intensive et la plus complète en temps de paix de son histoire. Cela touche toutes les composantes de la flotte.

Pourriez-vous nous dire quand nous avons fait pour la dernière fois de tels investissements dans les capacités de la marine et des autres composantes des Forces canadiennes?

Vam Mark Norman: Pour ce qui est de la marine, si je me fie aux initiatives du genre que nous avons connues, je crois comprendre que ce sont des investissements d'envergure dans l'ensemble de la flotte et que c'est inouï depuis la guerre de Corée. Nous avons remplacé de manière cyclique une classe de navire relativement rapidement. Par conséquent, nous avons connu des cycles d'emballage et d'effondrement.

Nous n'avons pas fait d'investissements à grande échelle depuis cette époque. Les frégates modernes de classe Halifax sont une nouvelle classe de navires, même s'il s'agit d'un investissement dans une capacité existante. Parallèlement, nous avons remis des sous-marins en état de service et nous aurons trois nouvelles classes de navires, tout en mettant en oeuvre les autres projets d'envergure que j'ai mentionnés dans ma réponse à la question de Mme Murray sur les systèmes de missiles: des systèmes de guerre sous-marine; des remorqueurs, qui ne sont pas des éléments très palpitants, mais qui sont importants; et beaucoup d'autres choses qui se dérouleront dans un laps de temps relativement court. Voilà pourquoi je dis aux marins de la flotte qu'il s'agit d'une transition continue qui s'étendra sur deux décennies. En temps de paix, c'est inouï.

Voilà pourquoi il est très important de trouver des solutions quant à l'approvisionnement, qui comporte des défis en soi, mais aussi à ce que nous faisons en aval, pour le dire ainsi, parce que nous ne pouvons pas continuer de le faire de la même manière. En vue de tirer le maximum des investissements considérables des contribuables, nous devons trouver des solutions en ce qui a trait à certaines choses que nous faisons en aval. Cela va dans le sens de ce que mentionne le rapport du chef des Services d'examen; ce rapport traite de divers autres éléments sur lesquels nous nous penchons.

M. John Williamson: C'est une excellente réponse, en particulier vos inquiétudes quant à la manière dont nous payerons le tout.

Nous avons discuté avant le début de la séance, et vous avez parlé de la Saint John Shipbuilding — qui se trouvait à une certaine époque dans le port —, de l'emballage-effondrement; et des coûts

qu'a assumés le gouvernement pour accroître la construction de navires dans les années 1980 et la réduire. L'entreprise avait dit à l'époque qu'elle avait terminé. L'augmentation et la réduction de la construction imposent des coûts. Pourriez-vous nous en parler davantage, parce que c'est important?

En tant que député ministériel, je tiens à rappeler à la MRC et aux Forces canadiennes, ainsi qu'aux autres ministères, qu'il faut que les contribuables en aient pour leur argent en fin de compte. Je crois que la surveillance en ce sens échappe peut-être aux députés de l'opposition au comité, mais je suis d'avis que c'est important. Lorsque j'examine la manière dont les processus d'approvisionnement ont été menés par le passé quant à la construction navale en particulier, selon moi, la manière dont nous nous y prenons est la bonne manière de le faire. L'initiative s'étendra sur 25 ans, et cela représente le travail d'une génération. Nous éviterons avec un peu de chance l'effet d'emballage-effondrement.

Pourriez-vous nous parler un peu de cet élément, parce que c'est un très bon point, à mon avis?

Vam Mark Norman: D'après moi, pour ce qui est des avantages économiques et de la politique industrielle, il y a des personnes beaucoup plus qualifiées que moi pour vous en entretenir. Je vous invite à... Ne leur dites pas que je vous ai dit que vous devriez les inviter.

J'ai été membre du premier équipage du premier navire mis en service, j'ai passé plus de 18 mois de ma carrière à Saint John, au Nouveau-Brunswick, sur ce navire et j'ai maintenant l'insigne honneur d'être ici en tant que responsable de l'institution pour planifier les 20 prochaines années. De mon point de vue, il faut notamment reconnaître que la prévisibilité de la planification apporte un énorme avantage, et ce n'est pas seulement la prévisibilité financière. Il y a aussi ce que j'appellerais l'intégration des capacités. En ce qui concerne certains programmes de construction navale qui connaissent beaucoup de succès, les autorités mettent constamment à jour ce qui se passe dans leurs chantiers navals. Elles modernisent continuellement les capacités précises qu'ont certaines classes de navires et elles modifient légèrement les plans. Ces pays ont des capacités à la fine pointe de la technologie d'une décennie à l'autre, ou presque.

•(1640)

Le président: Merci, amiral. Le temps est écoulé. Vous pourrez revenir sur cet aspect, si vous le voulez. Je vais prendre le dernier temps de parole de cette série. Amiral, dans votre exposé, vous avez dit que vous vouliez vous assurer que votre effectif est « Prêt, oui, prêt ». Je présume parler au nom de tous les membres du comité, mais j'aimerais personnellement féliciter les membres d'équipage du NCSM *Toronto* qui sont intervenus, même s'ils étaient en permission à terre en Turquie, ont pris le temps de sauver des vies et ont combattu et ont éteint un grave incendie. À mes yeux, cela reflète l'instruction en matière de capacités et de leadership, mais j'aimerais vous entendre au sujet de cet événement

Vam Mark Norman: Merci, monsieur le président.

Je suis persuadé que vous seriez incapable de trouver une personne plus fière de ces marins et de ces pilotes que je le suis. Notre « Prêt, oui, prêt » est un message fort de sens. Cela représente ce que nous sommes en tant qu'institution. Nous l'utilisons de plus en plus comme cri de ralliement pour nos marins en vue de reconnaître que c'est la raison de notre présence en fin de compte. Nous sommes prêts pour le Canada, peu importe la situation. La traduction est tout aussi forte de sens.

[Français]

En français, on dit: « Toujours prêts, toujours là ».

[Traduction]

Cela témoigne également de ce que nous sommes au plus profond de nous-mêmes dans la marine. J'aimerais demander au premier maître de traiter de certains aspects culturels liés à ce dont le président a parlé, en particulier du leadership de base nécessaire au succès de l'organisation.

Premier Maître de 1re classe Tom Riefesel (premier maître du Commandement, Marine royale canadienne, ministère de la Défense nationale): Merci, monsieur le président.

Monsieur le président, le « Prêt, oui, prêt », comme l'amiral l'a dit, fait partie de ce que nous sommes. Cela se fait sentir dans l'ensemble des générations de la marine actuelle. Pour ceux d'entre nous qui ont plus d'expérience et qui ont des responsabilités à l'égard de subalternes qui ont eux moins d'expérience, en particulier en cette période critique de transition vers notre future flotte, cette période stimule grandement nos marins, nos officiers et notre personnel et nos familles qui nous permettent de prendre la mer. Ce sont des exemples comme ceux-là de marins qui savent reconnaître ce qu'il faut faire et qui sont prêts à poser les bons gestes pour veiller à ce que d'autres apprennent à reconnaître ce qu'il faut faire et les bonnes mesures à prendre.

Le président: Merci.

Amiral, pour revenir à vos observations préliminaires et sachant que la marine de demain jouera un rôle beaucoup plus actif que jamais dans l'Arctique canadien, vous avez parlé des modèles de recrutement d'équipage et vous avez mentionné la Garde côtière canadienne. D'après les témoignages que nous avons entendus dans le cadre de notre étude continue de la défense nord-américaine, il est de plus en plus question de l'interopérabilité entre la Garde côtière et la Marine royale canadienne, ainsi que les autres éléments des Forces canadiennes. Faut-il entendre par là qu'à l'avenir, les membres de la Marine royale canadienne seront peut-être régulièrement en poste à bord de navires de la Garde côtière?

• (1645)

Vam Mark Norman: Je crois que c'est un scénario possible, mais je ne sauterais pas d'emblée à cette conclusion. Je me contenterai de dire que nous prenons déjà une telle mesure. En effet, il arrive à l'occasion que des membres de la Garde côtière nous accompagnent en mer dans le cadre de l'opération Carribe. Nous profitons pleinement de l'hospitalité de la Garde côtière. Certains de nos officiers sont déployés dans le Grand Nord, dans l'Extrême-Arctique, pour acquérir une expérience de navigation dans les eaux couvertes de glaces. D'un point de vue plus fondamental, nous avons établi une initiative vraiment intéressante de coéquipage d'un certain nombre d'embarcations de sauvetage dans une vingtaine de stations partout au Canada: ainsi, les membres de la Garde côtière et ceux de la Marine royale canadienne travaillent ensemble, côte à côte, dans le même équipage. Toutefois, une telle collaboration n'est peut-être pas aussi fréquente qu'elle pourrait l'être ou devrait l'être dans l'avenir.

Là où je voulais en venir, c'est qu'il y a d'importantes leçons et pratiques exemplaires sur la façon d'entretenir une plate-forme qui est déployée à l'avant pendant une longue période. Je rappelle régulièrement que le déploiement avancé d'Halifax à Nanisivik, à partir d'où les forces sont ensuite déployées vers le Grand Nord, représente un déploiement plus lointain que celui d'Halifax à Portsmouth, en Angleterre, que les gens considèrent comme un long voyage. Il y a donc d'excellentes occasions d'apprentissage

concernant la rotation des équipages et le recours à de petits équipages. Nous mettons déjà en pratique certaines de ces leçons à bord de nos navires. Nous les appliquons non seulement dans le Nord, mais aussi dans l'Est, l'Ouest et le Sud.

Le président: Merci.

Nous allons maintenant entamer notre troisième et dernier tour de table, avec des interventions de cinq minutes, à commencer par M. Harris.

M. Jack Harris: Merci, monsieur le président.

J'aimerais qu'on s'attarde un peu sur les NPEA. Je m'inspire de la question de Mme Gallant sur l'activité navale russe. Du point de vue stratégique, la Marine canadienne envisage-t-elle de rivaliser avec les Russes sur le plan naval dans l'Arctique, ou partage-t-elle plutôt l'avis des représentants du gouvernement du Canada, qui nous ont dit que la présence russe dans l'Arctique n'est pas considérée comme une menace pour le Canada?

Le corollaire de cette question est de déterminer si les NPEA ont un rôle à jouer dans un tel scénario.

Vam Mark Norman: Si nous construisons ou livrons des NPEA, ce n'est pas pour affronter les Russes, mais plutôt pour naviguer dans nos eaux septentrionales. Peu importe notre relation avec les partenaires au sein du Conseil de l'Arctique, dont la Russie, ou avec n'importe quel pays avec lequel nous pourrions avoir des désaccords, y compris nos voisins avec qui nous sommes parfois en désaccord sur des questions territoriales, le but de disposer d'une capacité comme les NPEA est d'assurer une présence navale dans ce qui constitue le plus grand espace maritime au Canada. Cette zone est de plus en plus ouverte à la navigation. Il ne fait absolument aucun doute qu'il s'agit d'un théâtre d'opérations maritimes.

À nos yeux, il s'agit d'un investissement stratégique dans l'avenir du Nord. Nous continuerons de patrouiller le long des côtes Est et Ouest et de solliciter la participation de nos partenaires émergents en Amérique centrale et en Amérique du Sud; nous envisageons de travailler de la même façon avec nos partenaires au sein du Conseil de l'Arctique. Nous considérons les NPEA comme un mécanisme qui permettra au gouvernement d'exercer un contrôle souverain sur le territoire maritime canadien. Nous les considérons également comme un moyen de plus, parmi les outils dont dispose le gouvernement, pour aider à appuyer les habitants du Nord. À mesure que le Nord s'ouvrira, ces navires assureront un degré de sécurité.

M. Jack Harris: Merci, monsieur. Je pense que nous avons couvert le terrain.

L'installation de Nanisivik était initialement considérée comme une base navale, destinée essentiellement à assurer un ravitaillement durant une partie de l'année, mais maintenant, son budget a été réduit, en passant de 258 à 116 millions de dollars. Comment une telle réduction nuit-elle à la capacité des NPEA d'exécuter un programme dans le Nord?

• (1650)

Vam Mark Norman: La réévaluation de la nécessité de Nanisivik dépend de plusieurs facteurs, notamment du développement continu dans la région, ce qui n'était pas forcément prévu ou connu à l'époque où l'on a annoncé la création d'une telle installation à Nanisivik. Il y a d'autres projets qui se déroulent là-bas et sur lesquels nous pouvons miser. Voilà pourquoi il n'est plus nécessaire de faire autant d'investissements que ce que nous avions prévu au départ.

Bien entendu, il reste à savoir ce qui est le strict minimum en matière de capacité. La marine a soutenu qu'il fallait au minimum une capacité de ravitaillement terrestre, tout le reste étant un atout.

M. Jack Harris: Nous en sommes donc maintenant au minimum.

Pour ce qui est des NPEA, je crois comprendre qu'il y a ce qu'on appelle un système Beartrap, c'est-à-dire un dispositif d'appontage et d'arrimage rapide d'hélicoptère. Il s'agit d'un système inventé au Canada, fabriqué au Canada et utilisé par d'autres pays. Mais les NPEA n'en seront pas dotés pour des raisons financières, m'a-t-on dit. Est-ce bien le cas? Cela réduira-t-il l'interopérabilité des hélicoptères avec les NPEA, particulièrement dans certaines des eaux tumultueuses du Canada?

Vam Mark Norman: En réponse à votre question sur le dispositif Beartrap, il s'agit d'un ancien système conçu exclusivement pour appuyer les opérations de Sea King. Les NPEA ne sont pas conçus pour appuyer les appareils Sea King, mais plutôt les appareils Cyclone et d'autres hélicoptères qui font partie de l'inventaire des Forces canadiennes.

M. Jack Harris: On ne peut pas utiliser ce système à bord d'un Cyclone, n'est-ce pas?

Vam Mark Norman: Non. Le Cyclone utilise un système d'arrêt tout à fait différent, et le nouveau système sera intégré dans les frégates modernisées. Ce sera la première plateforme d'appontage du Cyclone.

Mais j'aimerais revenir plus précisément sur le point que vous avez soulevé au sujet des NPEA, parce que les NPEA seront adaptés à la prochaine génération de dispositif d'arrêt, une fois que ce dispositif aura été entièrement conçu et mis à l'essai. Le premier navire sera adapté à cet équipement, et nous installerons le dispositif à bord des autres navires du lot, du deuxième au sixième, selon le calendrier que nous aurons à ce moment. Le premier navire sera équipé de ce nouveau système, à l'issue des travaux d'ingénierie, une fois qu'on saura à quoi ressemblera le nouveau système.

Le président: Merci.

Monsieur Bezan.

M. James Bezan: Merci, monsieur le président.

Amiral Norman, j'aimerais revenir à ce dont nous parlions tout à l'heure, à savoir les lacunes en matière de capacités dans le cadre de la transition vers la nouvelle flotte. Vous avez parlé des ressources humaines, des frégates de la classe Halifax et de la structure de commandement et de contrôle qui fait partie des capacités de ces navires. Pourriez-vous nous parler des autres catégories de navires et nous expliquer comment nous assurons la transition ainsi que la formation?

Vam Mark Norman: J'allais justement enchaîner sur les capacités de défense aérienne des contre-torpilleurs, dont j'ai déjà parlé. Nous avons apporté des améliorations considérables, du point de vue de la défense aérienne, aux capacités d'autoprotection des frégates modernisées de la classe Halifax; c'est beaucoup mieux que la classe Legacy. À certains égards, ces frégates sont plus équipées que les contre-torpilleurs, à l'exception du système de missile. Nous continuons d'utiliser le système de missile à bord de l'*Athabaskan*, qui est le dernier navire de cette classe. Bref, nous allons maintenir ce système.

Comme je l'ai dit tout à l'heure en réponse à une question sur la lacune liée à la capacité de ravitaillement, les options sont maintenant sur la table; nous examinons diverses approches, tout en envisageant la possibilité de combiner différentes solutions en vue d'une planification judicieuse et même la possibilité d'obtenir

certaines capacités dans le cadre d'un contrat ou d'un bail avec un allié clé sur une période de quelques mois à la fois. Cela pourrait se faire plusieurs fois à court terme.

Nous étudions d'autres options avec l'industrie, selon toute vraisemblance, pour déterminer comment nous pouvons trouver une solution plus durable à moyen terme, en attendant que la classe *Queenston* atteigne la capacité opérationnelle totale. Cela devrait avoir lieu au début de la prochaine décennie, probablement en 2021 ou en 2022, jusqu'à ce que les deux premiers navires soient mis en service. Nous envisagerions donc une solution qui nous permettrait de suppléer complètement à cette lacune. À ce stade-ci, les options sont assez bien définies. Comme je l'ai dit, cette semaine, je vais conseiller le ministre sur certaines de ces options et chercher à obtenir des précisions quant à la façon dont le gouvernement voudrait procéder.

• (1655)

M. James Bezan: Merci.

J'aimerais revenir à certaines des questions soulevées au sujet du programme national de construction navale. Nous avons longuement parlé des navires de patrouille extracôtiers de l'Arctique. Pouvons-nous discuter des nouveaux navires de soutien interarmées et de leurs capacités? Aussi, quand seront-ils disponibles et navigables? Comment les navires de combat de surface canadiens se compareraient-ils aux autres navires modernes de nos alliés partout dans le monde?

Vam Mark Norman: Je suis tout à fait conscient des contraintes de temps; je serai donc aussi bref que possible.

Je dirais que les navires de soutien interarmées, au regard des capacités qu'ils remplacent, sont comme le modèle flottant du magasin Canadian Tire, mais en mieux. C'est ce que permet la nouvelle catégorie *Queenston*: la capacité de ravitailler en mer les navires et les hélicoptères, d'acheminer des munitions et des secours humanitaires, d'embarquer des gens pour épauler n'importe quel type de mission et de commander et contrôler les troupes sur la terre ferme. Ces capacités sont très modestes, mais il s'agit d'une nette amélioration par rapport aux anciennes capacités.

Pour ce qui est des navires de combat de surface, si on examine les premiers pourparlers sur les exigences et la conception, je dirais qu'il s'agit d'un modèle hybride des capacités traditionnelles d'une frégate et d'un contre-torpilleur. En somme, nous envisageons de regrouper ces deux séries de capacités de manière à assurer une intervention évolutive et flexible à partir d'une seule plate-forme. Nous y ajouterions également des capacités de combat très robustes, ainsi que certaines des capacités supplémentaires non traditionnelles et non destinées au combat — c'est-à-dire pour des opérations autres que le combat —, capacités qui sont en ce moment très difficiles à fournir par l'entremise de nos plates-formes actuelles. Selon nous, ces capacités sont d'une importance vitale et, au bout du compte, elles accorderont au gouvernement une véritable souplesse.

Le président: Merci.

Enfin, c'est au tour de Mme Murray. Nous vous écoutons.

Mme Joyce Murray: J'ai quatre questions. Je vais les poser d'un seul coup, sans trop m'éterniser là-dessus, pour vous laisser amplement le temps d'y répondre.

Je tiens toutefois à dire qu'à la lumière de votre observation sur l'importance cruciale de la prévisibilité en matière de planification, je ne vous demanderai pas de nous expliquer comment les récupérations fiscales délibérées de 10 milliards de dollars dans le budget d'immobilisations et les réductions d'environ 20 % des fonds de fonctionnement au regard de la stratégie en matière de défense se répercuteront sur votre capacité de prévision et de planification, parce que je peux déjà deviner la réponse.

Voici donc les quatre questions.

Premièrement, le ministère de la Défense nationale a refusé d'accorder au directeur parlementaire du budget un énoncé des besoins opérationnels pour les NPEA. Pourquoi?

Deuxièmement, les NPEA étaient censés être livrés depuis l'année dernière. Aujourd'hui, vous dites qu'ils seront livrés entre 2018 et 2025, en fonction du calendrier de livraison. Pouvez-vous faire le point sur l'échéancier prévu à l'heure actuelle et nous dire si cela signifiera une augmentation du budget, une diminution des chiffres ou une réduction des capacités qui seront livrées, conformément aux options définies par le directeur parlementaire du budget?

Troisièmement, dans le cas du projet de navires de combattant de surface, dont vous venez de parler, il y a un retard de sept ans. On avait initialement annoncé une livraison en 2012, et maintenant, on prévoit que la livraison aura lieu en 2019. Je suppose que cela approche à grands pas. Selon le rapport sur le rendement du ministère, une décision — ou une mise à jour — devait être fournie le mois dernier, mais rien n'a encore été annoncé. Pouvez-vous nous dire si cela signifie un autre retard dans le calendrier?

Quatrièmement, je veux donner suite à la discussion sur les navires de soutien interarmées. Vous avez vous-même dit que la capacité de ravitaillement pose un défi de taille. Nous ne pouvons pas dépendre de nos alliés, parce que la capacité est restreinte. Que comptez-vous faire pour régler ce problème? Recommandez-vous que le gouvernement loue des navires commerciaux ou militaires auprès d'autres pays, comme les médias l'ont rapporté?

• (1700)

M. James Bezan: Monsieur le président, j'invoque le Règlement. Je tiens à rappeler aux députés, une fois de plus, qu'on ne s'attend pas à ce que les représentants du ministère ou des Forces armées canadiennes se prononcent sur des questions de politique qui pourraient compromettre leur responsabilité envers le ministre. C'est clairement énoncé à la page 1068 du chapitre 20 de l'ouvrage d'O'Brien et Bosc, si je ne me trompe pas. Je vous propose donc de rappeler ces directives à l'intention de nos témoins.

Je ne peux pas contrôler ce que Mme Murray souhaite poser comme question, mais elle voudrait peut-être expliquer pourquoi les militaires ont vécu une décennie de noirceur sous le gouvernement libéral, lorsque les dépenses ont chuté à bien moins de 1 % du PIB, à tel point qu'on s'est retrouvé avec une marine complètement rouillée, et c'est sans compter le reste des Forces armées canadiennes.

Le président: Merci.

Oui, madame Murray.

Mme Joyce Murray: J'invoque le Règlement, monsieur le président. J'aimerais signaler que les autres députés... Par exemple, M. Norlock a demandé aux témoins de parler de la livraison d'avions et des opérations terrestres. Alors, je suis convaincue de la pertinence de mes questions sur le programme naval.

Merci.

Le président: Merci.

Je suis sûr que le témoin est conscient des limites dans lesquelles il peut répondre aux questions, et je l'invite à poursuivre dans cette voie.

Vam Mark Norman: Madame Murray, la bonne nouvelle, je suppose, c'est que je peux répondre à trois des quatre questions que vous venez de poser.

La première est une question de politique. Je ne saurais vous dire pourquoi l'information demandée par le directeur parlementaire du budget n'a pas été fournie, parce que cette question ne relève pas de ma compétence.

Mme Joyce Murray: D'accord, merci.

M. James Bezan: C'est irrecevable.

Vam Mark Norman: Pour ce qui est de vos questions sur les délais, les capacités, les compromis en matière de capacités dans le cadre des programmes de NPEA et de CSC en particulier, et relativement à votre question complémentaire sur la lacune liée aux zones de responsabilité, là-dessus, je ne peux rien ajouter de plus que ce que j'ai déjà dit à M. Bezan. Nous examinons une gamme d'options. Certaines d'entre elles sont plus faisables que d'autres. Nous n'avons pas encore mis au point les conseils que nous présenterons au gouvernement, et je ne suis pas vraiment en mesure d'affirmer avec confiance quelle option sera envisagée. Diverses options s'offrent à nous, qu'il s'agisse simplement de planifier les travaux de notre mieux ou d'essayer de conclure une entente avec nos alliés pour obtenir une aide à court terme. À cela s'ajoutent certaines options commerciales qui pourraient nous donner un accès plus long et plus prévisible aux capacités.

En ce qui a trait aux questions sur le calendrier de livraison des NPEA, comme je l'ai dit, les travaux de construction du premier navire commenceront l'été prochain ou au début de l'automne, et il s'agira de modules préalables à la production. Ces modules serviront ensuite à mettre à l'essai les systèmes de production de ce qui constituera, au fond, un tout nouveau chantier naval.

Mme Joyce Murray: En ce qui concerne le calendrier de livraison de 2018 à 2025, sommes-nous sur la bonne voie d'atteindre cet objectif?

Vam Mark Norman: Il faudra, en gros, deux ans pour construire le premier navire; à cet égard, nous sommes sur la bonne voie. Par la suite, les autres navires, du deuxième au sixième, seront livrés tous les 18 mois. Le rythme s'accélénera à mesure que le projet avancera, ce qui est tout à fait conforme aux pratiques modernes de construction navale. Il faudra un peu plus de temps pour la construction des premiers navires.

Il importe de noter que du point de vue des capacités, les premier et dernier navires seront identiques. Nous avons...

Mme Joyce Murray: Merci. Je veux m'assurer qu'on a le temps d'aborder également la question des navires de combat de surface.

Le président: Le temps est écoulé, madame Murray.

Je remercie nos deux témoins d'avoir pris le temps de venir témoigner devant nous cet après-midi.

Avant de lever la séance, je rappelle aux membres du comité que le ministre assistera à la réunion de mardi prochain afin de discuter du Budget supplémentaire des dépenses. Nous recevrons également des fonctionnaires.

La séance est levée.

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

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

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

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

Aussi disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante : <http://www.parl.gc.ca>

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

SPEAKER'S PERMISSION

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

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

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

Also available on the Parliament of Canada Web Site at the following address: <http://www.parl.gc.ca>