



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

Comité permanent de la défense nationale

NDDN



NUMÉRO 029



1^{re} SESSION



42^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mardi 22 novembre 2016

Président

M. Stephen Fuhr

Comité permanent de la défense nationale

Le mardi 22 novembre 2016

• (1100)

[Traduction]

Le président (M. Stephen Fuhr (Kelowna—Lake Country, Lib.)): Bonjour tout le monde. Bienvenue au Comité de la défense.

Je vais accueillir nos témoins, le contre-amiral John Newton, commandant des FMAR(A) et de la Force opérationnelle interarmées de l'Atlantique, de même que le contre-amiral Art McDonald, commandant des FMAR(P).

Merci à vous deux de vous joindre à nous pour notre étude sur la disponibilité opérationnelle de la Marine royale du Canada et sur la défense de l'Amérique du Nord.

Vous avez le temps de nous faire un exposé et je crois savoir que c'est le contre-amiral John Newton qui va commencer.

Monsieur, vous avez la parole.

Contre-amiral John Newton (commandant, Forces maritimes de l'Atlantique et Force opérationnelle interarmées de l'Atlantique, Marine royale canadienne, ministère de la Défense nationale): Merci, monsieur le président et mesdames et messieurs les députés.

Je vous remercie de me permettre de témoigner sur la disponibilité opérationnelle de la Marine royale canadienne.

Je suis honoré de servir les 3 000 marins de la flotte canadienne de l'Atlantique et plusieurs milliers de travailleurs de la Défense qui veillent à ce que nos navires de guerre soient prêts pour le combat. Ma tâche principale est de les aider à générer la disponibilité opérationnelle de la flotte de l'Atlantique, et de planifier et d'exécuter le calendrier de la flotte. J'ai le privilège de pouvoir travailler avec des Canadiennes et Canadiens inspirés qui visent l'excellence. Ils vivent un chapitre dans l'histoire d'une force navale qui a joué un rôle indispensable dans la défense du Canada. À la lecture du calendrier de leur navire, ils savent que les intérêts nationaux du Canada les conduiront bientôt à des destinations mondiales passionnantes.

Donc, ce fut très agréable pour moi de voir récemment des photos de matelots du NCSM *Charlottetown* au pied des pyramides. Fait important, la visite d'Alexandrie a permis la mission d'Affaires mondiales Canada en Égypte. De même, j'ai vu des photos des marins du NCSM *Vancouver* à Ho Chi Minh. Visiter le Vietnam a mis en évidence le fait que le Canada cherche des relations mutuellement bénéfiques dans une région maritime stratégique.

Lorsque le NCSM *Windsor* est revenu d'une patrouille récemment, une pièce sur la proue était peinte en bleu. Selon les traditions de notre service, la couleur bleue indique que l'équipage avait navigué au-dessus du cercle arctique, afin de fournir un appui rassurant le long du flanc nord de l'OTAN.

La semaine prochaine, des marins canadiens seront des ambassadeurs dans des villes comme Carthage, La Havane et

Veracruz, contribuant à renforcer la confiance et les capacités maritimes dans notre propre hémisphère.

Il s'agit en effet d'un service stimulant pour les jeunes Canadiennes et Canadiens qui cherchent à faire la différence. Tout cela témoigne d'une force navale qui a créé et qui maintient un haut niveau de disponibilité opérationnelle.

Je suis toujours étonné de voir comment la disponibilité opérationnelle des Forces maritimes est facilitée par des marins motivés qui participent activement à faire de leur navire le meilleur de la flotte. Une de mes tâches les plus agréables est de présider les cérémonies d'honneurs et de remise des prix. En entendant les citations, je suis rassuré de constater que les marins canadiens ont un fort sentiment d'appartenance à l'excellence en mer. À bord des navires et dans les écoles, je témoigne de la façon dont ils travaillent pour transmettre leurs expériences des opérations à la prochaine génération.

L'ancienne génération a servi dans des campagnes difficiles: l'avant-garde de la réponse du gouvernement à la crise dans le golfe Persique, la guerre en ex-Yougoslavie et en Libye, dans l'incertitude après le 11 septembre, dans l'Arctique et en fournissant de l'aide humanitaire partout dans le monde.

Une force navale en mer, à l'avant-plan avec les alliés, est une option puissante pour le gouvernement, qui bâtit à son tour la disponibilité opérationnelle. Pas plus tard que cette semaine, le NCSM *Vancouver* est passé de patrouille dans le Pacifique occidental à des tâches de secours en cas de catastrophe dans les heures ayant suivi le tremblement de terre en Nouvelle-Zélande. Je suis tout à fait certain que le NCSM *Vancouver* est prêt à ce genre de travail. J'avais très confiance en le NCSM *Windsor* lorsqu'il a été appelé par le commandant maritime de l'OTAN à patrouiller au nord de la Norvège, à la suite du travail du sous-marin dans le cadre de l'exercice DYNAMIC MONGOOSE.

Les Canadiens peuvent être fiers du fait que peu de forces navales soient aussi déployables et polyvalentes à l'échelle mondiale. Oui, nous avons des défis à relever. Récemment, ce fut triste de dire adieu à notre navire de ravitaillement de flotte. Le *Preserver* et le *Protecteur* ont certes permis à notre force navale de connaître un succès opérationnel mondial pendant 46 ans. La classe Queenston n'arrivera pas trop tôt.

Je suis très fier de l'équipage de l'*Athabaskan*. Il a joué un rôle clé dans le maintien des résultats opérationnels de la flotte de l'Atlantique pendant la modernisation de la classe Halifax.

Malheureusement, la mise à la retraite des destroyers de la classe Iroquois a laissé le groupe de travail sans un parapluie de défense aérienne puissant. Par conséquent, je suis rassuré de savoir que la demande de propositions des navires de guerre canadiens est entre les mains de l'industrie.

Dans le cadre de l'initiative stratégique appelée « faire évoluer l'entreprise de l'entreprise », le FMAR(A) a d'autres rôles qui contribuent à la disponibilité opérationnelle. Afin d'encourager l'efficacité et l'efficience, et de faciliter une production optimale du personnel, chaque commandant supérieur a reçu l'autorité fonctionnelle dans l'un des trois principaux piliers de la disponibilité opérationnelle des Forces maritimes. Par souci de précision, les piliers sont la disponibilité opérationnelle matérielle des navires, l'état de préparation des marins et la disponibilité opérationnelle des forces.

• (1105)

Plus précisément, mon commandement s'est vu assigner des responsabilités dans le pilier de la disponibilité opérationnelle. C'est ainsi que j'exerce un leadership sur l'ensemble de la force navale en ce qui a trait aux politiques qui précisent exactement comment chaque navire et chaque capacité seront développés jusqu'à atteindre la disponibilité opérationnelle exigée.

Nous concevons le cycle d'activité d'un navire de guerre typique, y compris les périodes consacrées à l'entretien lourd et périodique, les mises à niveau, la constitution de l'équipage, l'instruction, les essais et finalement les opérations. Il s'agit d'un mélange complexe de ressources matérielles et humaines, de capacité fiscale, de temps, d'engagements envers les missions, de l'affectation à un groupe de travail national, de réserves pour les imprévus, et de repos et de récupération inévitables après les opérations.

Cette tâche fonctionnelle comprend également l'examen périodique de chaque compétence de guerre afin de se prémunir contre l'érosion des compétences. Nous avons déjà passé en revue la guerre des mines, la guerre anti-sous-marine et la guerre en surface. Ainsi, l'exercice CUTLASS FURY a été conçu pour améliorer l'expertise de la guerre anti-sous-marine, non seulement dans le cas de notre marine, mais aussi dans celui des marines alliées. Une forte participation internationale a mis en lumière le degré auquel la MRC a la confiance de nos alliés les plus proches pour s'attaquer à cette compétence très périssable dans leur propre force.

Le navire X est une expression de l'innovation. Le navire X, ou NCSM *Montréal*, explore de nouveaux concepts et procédures de dotation en personnel, ainsi que les nouvelles technologies, des aspects de la disponibilité opérationnelle des Forces maritimes.

La deuxième tâche qui m'est confiée est le leadership de l'ensemble de la force navale sur ce que nous appelons l'instruction collective. Alors que l'instruction individuelle développe un marin compétent, l'instruction collective bâtit des forces de combat efficaces. L'instruction collective a une fonction d'instruction et de validation. La validation permet au commandant de la MRC d'être sûr que les normes établies pour des opérations sûres et efficaces sont maintenues.

Le NCSM *St John's*, qui évolue de concert avec des navires, des sous-marins et des aéronefs du monde entier est aujourd'hui validé au regard de cette norme très élevée. C'est la dernière étape de la préparation du *St John's* avant qu'il ne prenne la relève du NCSM *Charlottetown* dans la mission REASSURANCE de l'OTAN. Bien accomplir cette étape est très important dans l'équation de la disponibilité opérationnelle.

Le FMAR(A) s'est également vu confier la tâche de Commandement de la composante maritime nationale. Dans ce rôle, je donne des conseils navals au commandant opérationnel supérieur du Canada pour tous les navires de guerre canadiens concernant les opérations. Le commandant de la composante maritime communique avec les navires et les commandants des forces alliées pour aider à

formuler l'utilisation de l'actif, y compris les tâches opérationnelles, les visites au port, les règles d'engagement, les réparations et le maintien en puissance.

À l'heure actuelle, le commandant de la composante maritime compte cinq navires en service. Le NCSM *Charlottetown* navigue en mer Méditerranée en tant qu'unité à disponibilité opérationnelle élevée assignée au 2^e Groupe de la Force navale permanente de réaction de l'OTAN. Le NCSM *Vancouver* soutient les efforts de secours après le tremblement de terre en Nouvelle-Zélande. La semaine dernière, j'ai été heureux de voir le NCSM *Brandon*, l'un des trois navires en patrouille, obtenir le crédit pour une opération de répression du trafic des drogues très difficile au large du Guatemala.

Le commandant de la composante maritime surveille et maintient ainsi la disponibilité opérationnelle au cours d'une opération de déploiement. La disponibilité opérationnelle est quelque chose de dynamique et fluctue avec les changements dans l'équipage et l'état des machines et des systèmes.

Le commandant de la composante maritime a une autre tâche importante. La surveillance du domaine sous-marin est un effort multinational complexe, soutenu et hautement classifié. Les navires, les hélicoptères, l'aviation de patrouille et les sous-marins contribuent tous à la surveillance sous-marine. Notre capacité de répondre à une menace dépend des relations, du renseignement partagé, d'une image commune, de l'interopérabilité et des tactiques communes. La disponibilité opérationnelle évolue en conséquence.

Voilà qui termine ma courte introduction sur la disponibilité opérationnelle des Forces maritimes. Je me ferai un plaisir de répondre à vos questions.

• (1110)

Le président: Merci, amiral Newton.

Amiral McDonald, la parole est à vous.

Contre-amiral Art McDonald (commandant, Forces maritimes du Pacifique et Force opérationnelle interarmées du Pacifique, Marine royale canadienne, ministère de la Défense nationale): .

Je vous remercie de me donner l'occasion de vous parler de la disponibilité opérationnelle de la flotte. Je me sens honoré de comparaître devant vous ce matin tout comme j'éprouve l'immense honneur de commander et de servir les hommes et les femmes de la force régulière, de la réserve et du personnel civil qui constituent la Force maritime du Pacifique. Ce sont mes compagnons de bord.

Si vous me permettez, je dirais que votre intérêt pour ce que le commandant de la MRC appelle la « valeur centrale de la MRC » ne pourrait pas arriver à un meilleur moment car, comme James Boutillier, récent gagnant du prix Vimy, l'a brillamment dit:

« Nous sommes au milieu d'une nouvelle ère océanique. Depuis l'âge d'or de l'exploration au XVI^e siècle, les océans n'ont jamais joué un rôle si important dans les affaires mondiales. Les navires de commerce sillonnent les océans du monde à un niveau sans précédent, les politiques des grandes puissances se jouent en mer et les océans sont au cœur de la santé de la planète à l'ère d'un changement climatique dramatique. De plus, pour la première fois dans l'histoire de l'humanité, nous sommes en train d'acquiescer un nouvel Océan — l'Arctique. »

En effet, en tant que 52^e amiral à commander les Forces navales du Pacifique depuis la base de Victoria, je reste aussi ébahi que tous mes prédécesseurs par notre force de caractère.

Bien que la MRC d'aujourd'hui soit une marine autant caractérisée par le progrès qu'elle le fut autrefois par la tradition, malgré une transformation importante et durable, nous demeurons fermement résolus à offrir au gouvernement une option maximale en devenant une « force de premier recours ». Comment? Parce que nous sommes capables de nous déployer rapidement, d'être une force de combat de premier recours apte à produire des résultats navals issus de la technologie, livrés par des gens de la mer, dans les eaux territoriales avec d'autres ministères et sur des rivages lointains avec des forces amies et des alliés.

[Français]

Quant à notre disponibilité opérationnelle actuelle, les manchettes ainsi que les gazouillis publiés sur la Twittersphère regorgent cette semaine d'exemples de la puissance de notre marine.

[Traduction]

Comme vous le savez, le NCSM *Vancouver* vient juste de terminer une mission d'aide humanitaire et de secours en cas de catastrophe auprès de nos alliés dans une île au sud de la Nouvelle-Zélande. Ce qu'on apprécie mal, cependant, c'est que le NCSM *Vancouver* a répondu en quelques heures à la demande d'assistance de la Nouvelle-Zélande en passant rapidement, d'une mission de mise sur pied d'une force — c'est-à-dire de préparation pendant son déploiement à l'étranger, ce que nous appelons « générer vers l'avant » — à une mission d'emploi de la force, c'est-à-dire d'action. Ceci est représentatif de la disponibilité opérationnelle de nos navires en mer.

En outre, dans le cas du NCSM *Vancouver*, cette disponibilité opérationnelle a été développée et soutenue grâce à un tempo de navigation annuel d'environ 270 jours en mer, naviguant d'abord dans la région du centre-sud-est du Pacifique, puis, à la suite de l'exercice Rim of the Pacific, dans le centre du Pacifique, maintenant dans le Sud-Est asiatique et en Océanie où il a visité le Vietnam, Singapour, l'Australie et la Nouvelle-Zélande. Il a traversé l'équateur huit fois en un an.

[Français]

J'étais à bord du NCSM *Vancouver* quelques jours avant la mission de secours humanitaire. Je peux vous assurer que c'est un navire compétent avec un équipage engagé et enthousiaste dirigé par une équipe de commandement solide et expérimentée. Son succès en Nouvelle-Zélande ne fait aucun doute.

[Traduction]

Pendant ce temps, les navires NCSM *Edmonton*, *Kingston* et *Brandon* ont déjà terminé un mois d'un déploiement de deux mois de lutte antidrogue au large des côtes de l'Amérique centrale dans le cadre de l'opération CARIBBE. Là, nos navires ont prouvé une fois de plus la disponibilité opérationnelle de la flotte de la MCR; le NCSM *Brandon*, qui a travaillé en collaboration avec la Garde côtière américaine, a saisi 1,3 tonne de cocaïne d'une valeur marchande de 500 millions de dollars dans les eaux internationales au large de la côte pacifique de l'Amérique centrale. Cela est venu s'ajouter aux plus de 5 000 kilogrammes de stupéfiants saisis par la MRC cette année seulement.

• (1115)

[Français]

Au-delà des manchettes de la semaine, cette année a été particulièrement occupée comme d'habitude pour la flotte du Pacifique.

[Traduction]

La conclusion du déploiement pour l'Opération REASSURANCE de 250 jours du NCSM *Winnipeg*, l'appui du Canada aux mesures de l'OTAN visant à rassurer en Europe de l'Est; la participation de quatre navires et la prise de positions de leadership clés dans l'exercice RIMPAC, pour Rim of the Pacific, le plus grand exercice maritime international.

En outre, le travail est actuellement en cours à Esquimalt pour préparer les navires et les équipages dans l'année qui vient, en vue d'une mission de présence qui consistera à « propulser vers l'avant » deux frégates pendant six mois dans le bassin Indo-Asiatique Pacifique. En outre, le NCSM *Chicoutimi* remplacera le NCSM *Windsor*, qui aura passé 200 jours en mer comme bête de somme des Forces sous-marines canadiennes; la mission du *Chicoutimi* devrait être semblable à celle du *Windsor* en termes de durée et d'objectif.

Plus près de chez nous, la Marine, de concert avec nos collègues d'autres ministères, surveille systématiquement notre côte et traque environ 2 000 navires par jour grâce à un réseau de systèmes coordonnés par notre Centre d'opérations de sûreté maritime, une entreprise multiministères mise en action par la Marine, garantissant que nos eaux sont utilisées de façon légale et qui met en branle la flotte d'intervention fédérale quand elles ne le sont pas.

Après avoir examiné les résultats actuels de la disponibilité opérationnelle navale, je suggère que nous passions à d'autres éléments fonctionnels de la disponibilité opérationnelle navale. Pour ce faire, il faut songer que, tandis que le contre-amiral Newton a des responsabilités particulières en matière de préparation et d'emploi de la Force navale, de mon côté, en tant que chef adjoint du personnel et de l'instruction de la Marine, j'ai des responsabilités particulières en matière d'instruction individuelle, de politique du personnel et de réserve navale. Compte tenu de ces responsabilités fonctionnelles, ce ne sont pas seulement les résultats tangibles de la disponibilité opérationnelle que je viens de décrire qui retiennent l'attention de mon équipe et la mienne, mais aussi la durabilité et l'efficacité.

Comme nous avons un effectif d'environ 14 000 membres de la Force régulière et de la Force de réserve et qu'environ 10 % de la Marine suit une instruction individuelle chaque jour, il est clair que l'efficacité et l'efficacité de notre système d'instruction individuel sont essentielles à notre capacité de disponibilité opérationnelle. C'est la responsabilité de mon système d'instruction navale.

[Français]

Le système d'instruction navale a récemment fait l'objet d'un examen. Il subit actuellement la revitalisation la plus importante depuis plus de 25 ans. Celle-ci donnera lieu à des changements importants touchant la portée et la structure du système. Ces changements permettront de répondre aussi bien aux besoins futurs de la Marine qu'aux attentes d'une nouvelle génération de marins.

[Traduction]

La stratégie du futur système d'instruction navale reconnaît que les attentes actuelles en matière d'apprentissage sont très différentes de ce qu'elles étaient il y a 20 ans et que les outils à notre disposition pour donner l'apprentissage sont de plus en plus un mélange d'apprentissage en résidence et d'apprentissage virtuel. En utilisant les pratiques exemplaires des établissements d'enseignement civils et des partenaires dans l'industrie, la future stratégie d'instruction prévoit un plan pour moderniser, rénover et soutenir le système d'instruction navale. Celui-ci préconise l'utilisation accrue de la technologie pour l'apprentissage afin de réduire le temps qu'il faut pour acquérir des compétences, appelle à la coordination de l'instruction de la Force régulière et de la Réserve et met en oeuvre une stratégie de prestation améliorée qui tire parti du Réseau d'apprentissage de la Défense et de l'apprentissage selon un rythme personnel pour donner l'instruction au moment opportun.

Ces activités permettront de terminer plus rapidement l'instruction technique et opérationnelle grâce à une méthode plus interactive et immersive, de ne plus avoir à passer beaucoup de temps loin de chez soi pour apprendre et de réduire les longs apprentissages en mer qui privent la mission globale de ressources importantes. Nous constatons déjà une réduction des temps d'instruction de près de 30 %, ce qui nous permet de préparer et d'employer les marins plus rapidement. Nous avons aussi constaté que l'enthousiasme et le moral ont augmenté de façon proportionnelle.

De plus, je tiens à souligner que l'engagement de la Marine à veiller à ce que les marins servent d'ambassadeurs est renforcé par l'élaboration et la prestation du « Programme de leadership, de respect et d'honneur », mesure qui répond aux préoccupations exprimées dans le Rapport Deschamps, qui permet d'exécuter les ordres du chef d'état-major de la Défense concernant l'opération Honour qui veille à ce que tous les marins comprennent et respectent les comportements attendus par le nouveau code de conduite de la MRC, et qui renforce les valeurs et les avantages du système divisionnaire de la Marine. La prise en compte de ces aspects de la conduite et du comportement permet de remédier à ce que l'on sait être des obstacles importants à la disponibilité opérationnelle, tout en stimulant le moral des unités, et en donnant une crédibilité accrue à la marque « Canada » et à la marque « Forces armées canadiennes ». Une instruction efficace est un élément clé de la disponibilité opérationnelle — en fait, c'est un multiplicateur de force.

Passons enfin à l'examen de nos réserves navales. Je tiens à souligner que la préparation navale moderne, comme celle de services jumeaux, est bien soutenue et rendue plus durable grâce à une intégration efficace de l'augmentation des réserves stratégiques. Et certes, comme l'a révélé l'utilisation par la MRC au cours des deux dernières décennies d'une réserve permanente à temps plein dans une classe spécifique pour une mission spécifique, un tel arrangement n'est tout simplement pas durable. Pour ces raisons, la MRC a adopté le concept de « marine unique », qui ne permet pas d'attribuer de missions permanentes seulement à la réserve navale, ni d'employer des réservistes de la Marine uniquement dans une classe. Au lieu de cela, en adoptant le concept de renforcement, les marins citoyens sont employés dans l'ensemble de la flotte et dans toutes les classes de navire, la cible étant de 5 % de l'équipage, ce qui représente environ 10 marins dans une frégate; c'est exactement le nombre de réservistes de la Marine qui se trouvent à bord du NCSM *Vancouver* pour la mission d'intervention à la suite du séisme.

• (1120)

Qui plus est, nos réserves navales sont actuellement dynamisées par une nouvelle capacité de protection de la force non permanente

et par des moyens de renforcement des capacités qui sont parfaitement adaptés au concept de réserve stratégique.

Mesdames et messieurs, après avoir examiné les éléments fonctionnels de mon mandat en ce qui concerne la génération de la disponibilité opérationnelle, je ne perds pas de vue que notre personnel est — et a toujours été — notre centre de gravité. Pour cette raison, l'amirauté a adopté une philosophie commune qui est « Notre personnel d'abord, la mission toujours » et qui nous invite à faire encore davantage pour « défendre, célébrer et habiliter » nos marins, ce qui est un moyen d'attirer de nouveaux effectifs, de leur donner les moyens et de les fidéliser.

Dans ce contexte, je suis particulièrement fier que la côte Ouest ait toujours été à l'avant-plan des questions sociales et institutionnelles qui importent aux Canadiens — ainsi, qu'il s'agisse d'écouter les Premières Nations et de travailler avec elles, de célébrer le premier baiser du même sexe pour un marin déployé à son retour au port, de traiter sans détour les questions de conduite ou de s'occuper des dépendances aux substances avec fermeté, mais compassion, je considère que nous sommes l'un des meilleurs employeurs du pays!

En conclusion, la disponibilité opérationnelle, à la fois comme résultat et comme processus, demeure aussi importante et complexe que jamais. Elle a toute l'attention de l'amirauté ainsi que celle de nos adversaires potentiels et de nos amis et alliés. Dans un nouvel âge océanique, notre disponibilité opérationnelle n'a peut-être jamais été plus importante et elle sera certainement essentielle à nos succès dans le vaste bassin Indo-Asiatique Pacifique où la présence est le prix de la pertinence.

Mesdames et messieurs, merci de m'avoir permis de faire ces remarques. J'ai maintenant hâte de répondre à vos questions.

Le président: Merci à tous les deux de vos observations préliminaires.

Nous allons passer aux questions formelles.

Monsieur Spengemann, vous avez la parole pour sept minutes.

M. Sven Spengemann (Mississauga—Lakeshore, Lib.): Merci, monsieur le président.

Amiral Newton et amiral McDonald, je vous remercie beaucoup pour votre présence ici aujourd'hui, ainsi que pour les services que vous rendez à notre nation et pour votre témoignage. Par votre entremise, mes remerciements vont aussi aux 14 000 femmes et hommes qui servent fièrement dans l'uniforme de la Marine royale canadienne, jour après jour.

Je veux revenir au concept que vous avez décrit, soit celui d'une nouvelle ère océanique, et vous poser une question dont le comité, jusqu'à maintenant dans son étude, n'a pas beaucoup, voire pas du tout, entendu parler. Il s'agit du travail relatif aux sanctions économiques, à l'application de sanctions économiques à un État membre des Nations unies, vraisemblablement dans un contexte de coalition, qu'il s'agisse de sanctions économiques, d'embargos militaires ou de quarantaines. En quoi ces travaux consistent-ils? Que font les femmes et les hommes qui servent dans une mission destinée à appliquer des sanctions économiques? De quels types d'équipement et de navires ont-ils besoin? Par ailleurs, selon vous, comment l'environnement change-t-il ou a-t-il changé, disons, au cours de la dernière décennie en ce qui a trait à ce type de travail, qui prend peut-être plus d'importance maintenant, et qui pourrait bien en prendre encore davantage à l'avenir?

J'aimerais vous entendre tous les deux, si c'est possible.

Cam John Newton: Merci, monsieur, pour cette excellente question.

Pendant ma carrière, j'ai eu la possibilité de participer à un embargo économique contre un État en guerre, avec les grands défis que cela comporte. La guerre en ex-Yougoslavie a entraîné l'intervention de l'OTAN dans une opération d'interdiction maritime, un embargo sur les munitions et le carburant qui servaient littéralement à alimenter le conflit. Le rôle de l'OTAN dans cette mission d'observation a été dirigé par l'amiral Greg Maddison, qui est par la suite devenu commandant de la Marine royale canadienne. Cette opération est devenue l'un des emblèmes de la polyvalence et de l'utilité de notre marine sur la scène internationale. Cet embargo, cette sanction contre un État, a été très efficace pour atténuer la nature du conflit. Il a joué un rôle de premier plan et a finalement abouti à un règlement pacifique.

Les opérations d'interdiction maritime prennent essentiellement la forme de sanctions contre un pays, d'une manière ou d'une autre. Elles demandent de connaître la zone océanique. Elles exigent une connaissance du mode de vie dans la région: les activités commerciales des navires, les types d'industries légitimes, comme la pêche ou les activités commerciales des petits navires, ainsi que de la présence militaire des nations belligérantes. Elles demandent une détermination ferme de la part des nations participantes, parce qu'elles ont une incidence très grande sur la capacité des belligérants de mener leur guerre. La participation à de telles opérations exige d'intervenir avec des boucliers de canons relevés et de se tenir prêt à défendre son bâtiment. Vous êtes mis à l'épreuve chaque jour en raison de la nécessité d'obtenir un règlement pacifique ou parce que vous tentez de résoudre de façon pacifique un scénario conflictuel.

Il s'agit d'opérations dangereuses. Au cours de ma carrière, pendant mon déploiement dans le Golfe et à Haïti, je considère que les opérations d'interdiction maritime de type embargo figurent parmi les plus dangereuses auxquelles j'ai participé.

Je vais m'arrêter ici et laisser mon collègue continuer à vous répondre.

• (1125)

M. Sven Spengemann: Très bien. Merci, amiral.

Est-ce que l'un d'entre vous ou les deux pouvez commenter rapidement les classes de navires qui participent à ce genre de mission, ainsi que notre niveau de préparation en vue de jouer un rôle plus important dans le cadre de cet effort?

Cam Art McDonald: Amiral Newton, si cela vous convient, je répondrai à la deuxième partie de la question dans mon intervention.

Merci de me donner la possibilité d'élaborer davantage le cadre énoncé par l'amiral Newton. L'imposition de sanctions économiques, ou comme nous les appelons dans la marine, les interdictions maritimes... les sanctions économiques ne sont que l'un des aboutissements politiques possibles de ces interdictions... l'amiral Newton a mentionné que le Canada, particulièrement depuis la chute du mur de Berlin et la fin de la guerre froide, a participé de façon significative à des opérations d'interdiction maritime, certaines à caractère économique, et d'autres à caractère humanitaire.

J'ai moi-même pris part à des opérations humanitaires en Irak, dans le cadre d'un mandat des Nations unies, pendant que Saddam Hussein était au pouvoir. Par la suite, moins d'une décennie plus tard, j'ai participé à des opérations d'interdiction maritime, des opérations d'interdiction du commandement contre les talibans, pendant notre mission en Afghanistan.

L'interdiction maritime est une mission de routine pour la marine canadienne et pour nos alliés. Nous sommes très bien équipés pour ce genre de mission, parce que nous avons des navires de guerre

dotés d'une grande capacité de combat polyvalente, qui nous permet de participer à toute une gamme d'opérations. Les opérations de sanctions couvrent un très large spectre. Vous devez être en mesure d'interagir à un niveau très bas avec des marins, de tenir des opérations d'embarquement, pour lesquelles le Canada figure parmi les nations les plus aptes dans le monde, et vous assurer que vous connaissez bien la nature des échanges qui se font en mer et la façon dont ils se déroulent. Comme l'a souligné l'amiral Newton, cela n'est pas toujours bien reçu par les nations qui font l'objet des sanctions, ce qui fait qu'il faut être bien préparé à se défendre dans des circonstances qui pourraient rapidement dégénérer. Par conséquent, les responsables de la marine canadienne, tout comme nos alliés, ont toujours insisté pour que nous utilisions des navires bien équipés et polyvalents au moment de tenir ces types d'opérations importantes, mais périlleuses.

J'aimerais ajouter aussi, si je le peux, que la collaboration avec nos alliés est très importante à cet égard, pour établir et maintenir les conditions de vie dans les zones possibles d'opérations. Les sanctions sont rarement appliquées par un seul pays, ce qui fait qu'il est essentiel d'établir une capacité multinationale, dans laquelle le Canada a de toute évidence toujours investi.

Merci.

M. Sven Spengemann: Merci beaucoup, amiral.

Pendant la minute qui reste, laissez-moi aborder un sujet qui, je crois, intéresse nombre d'entre nous et qui, je l'espère, sera repris par certains de mes collègues. Il s'agit de la question de notre programme de sous-marins. Ce comité a entendu des témoignages selon lesquels si nous voulons nous défendre efficacement contre les attaques sous-marines, nous avons besoin de sous-marins. Qu'on pense à l'Australie, un pays plus petit que le nôtre, dont la zone côtière est moins étendue, et qui mène actuellement de façon dynamique un programme élargi d'acquisition de sous-marins.

Très brièvement, pouvez-vous nous soumettre quelques observations à ce sujet?

Cam John Newton: Je peux peut-être commencer.

Les sous-marins représentent une capacité incroyable de multiplication de la force, dans la marine d'un pays, quel qu'il soit. Un sous-marin est l'équivalent de 30 sous-marins pour les forces adverses. L'incapacité de déceler la présence d'un sous-marin dans nos zones océaniques, et la quantité de ressources qui doivent être consacrées pour s'en occuper... parce que le système d'armement d'un sous-marin est très léthal.

À cet égard, le Canada a un des sous-marins les plus modernes dans le monde, qui se situe parmi les meilleurs au chapitre des forces navales sous-marines à l'échelle mondiale. Ce sous-marin de la classe Victoria est équipé d'un système de sonar d'étrave de pointe et du système d'armement Mark 48, le système d'armement sous-marin le plus léthal sur la planète, et son équipage est des plus inspirés et expérimentés. L'incertitude quant à l'endroit où se trouve le bâtiment, quant à la nature de sa mission et quant à sa capacité à être déployé de façon furtive... tous ces éléments font en sorte que les forces adverses ont besoin de nombreuses ressources pour détecter, localiser et suivre un sous-marin en mission particulière.

Merci.

• (1130)

Le président: Nous allons devoir laisser de côté la discussion sur les sous-marins. Je suis certain que la question se posera de nouveau.

Monsieur Abouttaif.

M. Ziad Aboultaif (Edmonton Manning, PCC): Merci beaucoup.

Contre-amiraux Newton et McDonald, tout d'abord, merci beaucoup de comparaître devant ce comité et des services que vous rendez à notre pays et au monde entier.

Notre MRC est partout, de l'Égypte à Singapour en passant par le Vietnam. Nous sommes présents partout dans le monde. Notre mission comporte un ensemble diversifié de défis et de complications, quel que soit le lieu.

Contre-amiral Newton, vous avez servi dans des missions de l'OTAN et des Nations unies. Les missions diffèrent considérablement selon les objectifs visés. Y avait-il des différences entre ces deux missions et, le cas échéant, pouvez-vous élaborer sur ce sujet et tenter de nous l'expliquer?

Cam John Newton: Merci beaucoup, monsieur, pour la question.

Oui, nous avons servi à la fois au sein de l'OTAN et des Nations unies. Les coalitions fonctionnent à l'intérieur de cadres internationaux. Même à l'échelle nationale, nous utilisons un cadre international et nous respectons les normes internationales, ainsi que le droit international, le droit des conflits armés des Conventions de Genève. Ce sont toutes là des expressions d'une force militaire professionnelle d'un pays occidental démocratique qui fonctionne selon des règles et qui souhaite établir la légitimité de ses missions. L'alliance de l'OTAN représente à la fois une structure de commandement et de contrôle politique et militaire, qui tente aussi d'établir sa légitimité en fonction du droit des conflits armés et selon les résolutions du Conseil de sécurité des Nations unies. Les Nations unies sont, dans une large mesure, la pierre angulaire de la légitimité. Cela sert de base aux alliances ou aux coalitions, pour établir leur commandement et leur contrôle, toujours en reliant la légitimité, la mission et la tâche aux résolutions du Conseil de sécurité de l'ONU, qui font état des besoins sécuritaires ou humanitaires dans un scénario de conflit particulier.

Les Nations unies mènent des opérations militaires de soutien de la paix et de maintien de la paix partout dans le monde. Personnellement, je n'ai jamais participé à une mission directe des Nations unies, comme celle de maintien de la paix du général Dallaire au Rwanda, mais il existe des opérations particulières de soutien et de maintien de la paix. Je crois qu'en raison de la situation particulièrement grave au chapitre de la sécurité dans la plupart des scénarios de conflit aujourd'hui, ainsi que de la façon dont les différentes menaces ont connu une escalade et présentent des niveaux très élevés de risque pour notre personnel et nos moyens, nous nous sommes traditionnellement tournés vers les structures plus cohérentes de commandement et de contrôle de l'OTAN, afin de pouvoir assurer notre sécurité jusqu'à l'issue de la mission.

Je vais m'arrêter là, monsieur.

M. Ziad Aboultaif: Merci.

Contre-amiral McDonald, vous avez dit quelque chose dans votre intervention concernant la saisie de 1,3 tonne de cocaïne. Il s'agit là de l'une des missions diversifiées que nous menons dans le monde. Votre observation m'amène à vous poser une question concernant la marijuana. Le gouvernement libéral a fait la promesse, pendant les élections, de légaliser la consommation de marijuana à des fins récréatives. À un certain moment, j'imagine, cela devrait interférer avec votre mission de contrer les trafiquants, ou même avec notre guerre contre les drogues en général, ou entrer en jeu d'une façon ou d'une autre.

Si la marijuana devait être légalisée au Canada, cela aurait-il un effet sur vos opérations en général?

Cam Art McDonald: Merci, monsieur, pour la question.

Comme je l'ai indiqué dans mon intervention, l'opération CARIBBE est une mission régionale de renforcement des structures et de la capacité d'un groupe international dans l'hémisphère occidental où nous vivons. Une part importante du travail vise à contrer le trafic de narcotiques. Si la loi était modifiée au Canada, je ne crois pas que cela aurait des répercussions significatives sur nos opérations là-bas, en raison du renforcement de la capacité régionale et de la nécessité de contrôler les drogues considérées comme illégales au Canada. Toutefois, j'imagine qu'il y aurait de légers changements en ce qui a trait au soutien stratégique qui serait accordé dans une perspective canadienne, par suite de la saisie de narcotiques en mer.

• (1135)

Cam John Newton: Pourrais-je élaborer, monsieur?

M. Ziad Aboultaif: Oui, allez-y.

Cam John Newton: L'opération antidrogue de l'équipe spéciale inter-organisations dans le Sud est, comme il l'a mentionné, un projet de partenariat de 14 États régionaux des Caraïbes. Nous empêchons non seulement les drogues de se retrouver dans nos rues au Canada, un raccourci pour expliquer le résultat de la saisie de tonnes de cocaïne dans le système de trafic de stupéfiants, mais nous désarmons dans les faits, jusqu'à un certain point, le crime organisé transnational. Notre effort vise à retirer l'argent qui va à la déstabilisation d'États étrangers. Il s'agit d'argent qui sert à corrompre les forces policières et les gouvernements dans les 14 États régionaux du bassin des Caraïbes, des États qui sont fragiles, en raison de l'ampleur de la guerre des narcotrafiquants.

Enfin, j'aimerais ajouter que cela ne se limite pas aux drogues. Les chemins qu'empruntent les drogues sont les mêmes que ceux du commerce illicite, que ce soit le commerce des armes ou des devises ou le trafic de personnes. Ces chemins peuvent aussi servir de vecteurs pour les terroristes qui souhaitent entrer dans les pays du continent nord-américain, y compris le Canada. Il s'agit donc d'un mandat plus large, qu'il est selon moi difficile de lier au débat sur la marijuana au Canada.

M. Ziad Aboultaif: La principale question, au-delà des politiques, mentionnée par contre-amiral McDonald, a trait à la demande de ressources financières additionnelles en cas de changement dans les opérations. Que vous faudrait-il pour pouvoir bien fonctionner dans la nouvelle conjoncture et le nouvel environnement qui seraient créés?

Cam John Newton: J'ai pour mandat de préparer les forces navales et, parallèlement, d'utiliser ces forces dans des opérations au nom du commandant du Commandement des opérations interarmées du Canada. Les ressources qui me sont affectées servent à la tenue de cette mission opérationnelle, chaque fois qu'un navire est déployé dans le Sud. D'une part, j'obtiens un effet opérationnel en participant à des saisies de drogues et en interrompant le trafic, comme je l'ai mentionné, et d'autre part, on me rembourse les jours en mer, les coûts du carburant et les coûts des visites portuaires liées à ce déploiement. Nous obtenons de l'argent au cas par cas, tout comme chaque mission pour laquelle le gouvernement canadien signe un décret ministériel.

Parallèlement, votre marine participe à une intervention régionale avec les 14 États partenaires. C'est pourquoi le NCSM *Frederickton*, dans le bassin des Caraïbes, collabore avec la Colombie, sur une base bilatérale, pour des questions qui dépassent le mandat relatif aux drogues. Nous travaillons en Jamaïque, pour assurer la formation professionnelle dans tous les États insulaires des Caraïbes, en matière de matelotage, de navigation, d'opérations d'interdiction maritime et sur la façon d'assurer la sécurité des débarcadères et d'effectuer de la plongée sous les navires, afin de repérer les cargaisons illicites. Nous assurons les arrières de la mission antidrogue de ces États étrangers. La marine paie pour cette composante de ce type de mission, parce qu'il s'agit de son mandat au quotidien.

M. Ziad Aboultaif: Merci.

Le président: Merci.

Monsieur Garrison, c'est à vous.

M. Randall Garrison (Esquimalt—Saanich—Sooke, NPD): Merci beaucoup, monsieur le président.

Je remercie nos deux témoins d'être présents ici aujourd'hui.

J'aimerais aborder un sujet qui a attiré mon attention dans cette étude, à savoir la sous-capitalisation des forces militaires canadiennes en général et de la marine en particulier. Les deux derniers gouvernements nous ont mis dans une position où des lacunes au chapitre de la capacité commencent à émerger. Nous assistons au retrait de navires, avant qu'ils ne soient remplacés. Mes préoccupations englobent le soutien exprimé par tous les partis au sujet d'une stratégie en matière de construction navale, alors que le nombre de navires et leurs moyens semblent en diminution et que les échéanciers de livraison de ces navires commencent à poser un grand problème, je crois, au chapitre du maintien de notre capacité.

J'aimerais tout d'abord parler des navires de ravitaillement qui, j'imagine, ne sont pas les vedettes de notre marine, mais sans lesquels il serait impossible de mener toutes ces missions internationales. Nous avons procédé au retrait précoce de navires, en raison d'un incendie qui s'est déclaré sur l'un d'entre eux. Toutefois, en 2006, on avait annoncé que le gouvernement avait l'intention d'acheter trois navires de ravitaillement, alors que la stratégie en matière de construction navale prévoit deux navires de ravitaillement. Je m'inquiète, comme je l'ai indiqué précédemment, que la stratégie en matière de construction navale devienne un plafond, alors qu'elle devait constituer un point de départ. Les gens ont tendance à dire que, comme nous n'avons que deux zones côtières principales, nous n'avons besoin que de deux navires, mais il est évident qu'il faut prévoir du temps pour leur remise en état. Ces navires sont hors service pendant un certain temps. Cela est impossible à réaliser en l'absence de trois navires.

J'imagine que je vais commencer par la côte Ouest, étant donné que c'est de là que je viens.

Amiral McDonald, pouvez-vous parler des lacunes au chapitre de la capacité qu'entraîne ce manque de navires d'approvisionnement et comment cela sera résolu?

• (1140)

Cam Art McDonald: C'est agréable de vous voir par vidéoconférence. J'ai hâte de vous rencontrer en personne sur la côte à nouveau, bientôt.

La question est excellente. Évidemment, l'absence de capacité de soutien d'un navire de ravitaillement représente une lacune évidente dans nos moyens. Cela n'est pas catastrophique en soi, mais cela rend seulement l'utilisation de nos forces significativement moins

efficace. D'autres éléments de planification entrent en jeu, par exemple, traverser le Pacifique et ajouter une visite portuaire pour ravitailler nos navires. Un ou deux ravitaillements ajoutent entre quatre et huit jours, ce qui nous éloigne de notre mission, que celle-ci prenne la forme de sanctions économiques, d'une interdiction, d'une coopération avec nos alliés, etc.

En fait, le besoin qui avait été exprimé concernait trois navires de ravitaillement. Nous en demandons deux, et un troisième en option, afin de nous donner ce genre de souplesse. Toutefois, je tiens à mentionner que nous n'en avons utilisé que deux pendant tout le temps que j'ai servi, ces deux navires représentant une capacité significativement améliorée par rapport à ce que nous avons maintenant, c'est-à-dire aucun.

Je crois que je vais m'arrêter là dans mes observations et laisser la parole à l'amiral Newton.

Cam John Newton: Merci, amiral.

Il y a 20 ans, nous avons commencé à parler de remplacer les ravitailleurs de la classe Protecteur; c'est donc une initiative à long terme pour situer ces efforts de recapitalisation. Nous avons mis hors service deux de nos navires AOR et je m'inscris en faux contre le terme « prématurément ». Après 46 ans, ce n'est pas prématuré. Nous l'avons fait; le navire ne nous devait rien. Il a bien servi le Canada.

Je tiens à préciser que les ravitailleurs ne sont pas que des navires de réapprovisionnement. Ils assurent la prestation d'une véritable capacité militaire. Je me suis hérissé quand vous avez dit qu'ils avaient un rôle en quelque sorte inférieur. J'ai passé une bonne partie de ma carrière sur ces navires. Leur rôle est intéressant; ils livrent des hélicoptères de guerre anti-sous-marine pour les besoins de surveillance anti-sous-marine dans les opérations éloignées. Ils fournissent de l'aide humanitaire et des secours en cas de catastrophe, mission après mission. Ils ont une capacité de commandement et de contrôle. Ils sont le noyau du corps expéditionnaire canadien, qui représente la valeur militaire que la marine canadienne s'efforce de rassembler de nouveau après la modernisation de la flotte de la classe Halifax et du manque généré par les navires AOR.

C'est un moyen fantastique qui nous apporte mobilité, souplesse et soutien sur place. Qu'il y en ait deux ou trois — cette décision revient au gouvernement —, mais quand on nous en donne un, deux, trois ou quatre, il nous incombe, à Art McDonald et à moi, de tirer le meilleur parti de ces plates-formes. Nous ferons beaucoup pour nous assurer d'être très efficaces avec des relations dans les pays étrangers, les établissements de base ou les plaques tournantes dans les pays étrangers, et en faisant appel à d'autres capacités pouvant être mises à contribution pour aider la marine à combler certains des manques de capacité générés par le navire auxiliaire de réapprovisionnement en carburant.

C'est notre travail de voir à l'état de préparation en utilisant d'autres forces, des relations et d'autres marines, tout comme nous l'avons fait avec le pétrolier SPS espagnol *Patiño* qui a permis de renouer un lien avec la marine espagnole qui avait été affaibli pendant la crise du turbot. Nous entretenons aujourd'hui une relation formidable avec un allié durable de l'OTAN, parce qu'on nous a prêté un navire et que nous avons payé le carburant pour combler notre manque généré par les ravitailleurs d'escadre AOR. Sur la côte Ouest, l'équipe d'Art McDonald a utilisé un navire de guerre chilien, l'*Almirante Montt*, qui a permis de nouer une relation encore plus profonde avec une puissance du Pacifique qui est étroitement alignée avec le Canada.

Nous sommes parvenus à combler notre manque de capacité et nous y avons trouvé une certaine vertu, et cela nous a servi par ailleurs, et nous avons enrichi nos rapports avec nos meilleurs partenaires et alliés. Notre travail consiste à combler les manques et à attendre patiemment pendant que le gouvernement exécute le programme qui est établi en vertu de la stratégie nationale en matière de construction navale.

M. Randall Garrison: J'espère que vous n'avez pas mal interprété mes propos. Je me renseigne à propos de ces navires d'approvisionnement précisément pour essayer d'en relever l'importance dans le tableau d'ensemble.

Cam John Newton: Oui, monsieur, mais certains de ces propos suscitent une grande passion. Je fais partie de ces personnes qui s'enflamment.

M. Randall Garrison: Je le comprends et je suis ravi de l'entendre.

Vous avez en partie répondu à la question que je m'apprêtais à poser à savoir si certains des arrangements provisoires que nous prenons auront pour effet de réduire l'indépendance de la marine canadienne. Nous sommes devenus dépendants de nos alliés pour combler notre capacité insuffisante et je me demande si cela nuira d'une façon ou d'une autre à nos futures opérations militaires.

Cette fois, nous commencerons par la côte Est.

• (1145)

Cam John Newton: Oui, monsieur. En théorie, vous avez raison — si vous consacrez tous les besoins en capacité spécialisée ou de niche dans un domaine à un allié, ou à un type de relation thématique, vous perdez votre souveraineté comme marine. Et on ne peut jamais savoir la mission qui nous sera confiée demain. Aucune mission de demain ne sera jamais le reflet de ce qu'elle était dans le passé. Nous avons appris à faire preuve de souplesse dans notre façon d'envisager l'avenir. La guerre du Golfe ne s'est pas déroulée selon le même modèle que la guerre froide. La guerre en Yougoslavie et la crise en Europe centrale n'ont suivi aucun des styles que nous avons connus. La guerre au terrorisme, donnez-lui le nom que vous voudrez, n'est pas une stratégie qui nous a été inspirée des leçons tirées de la Seconde Guerre mondiale ou de la guerre de Corée. Aujourd'hui, nous envisageons toujours l'avenir avec une grande incertitude et nous ne voulons donc pas créer des dépendances.

Cela étant dit, un certain degré de dépendance est nécessaire. Aucun pays ne peut faire cavalier seul. On a besoin d'amitiés, on a besoin de partenariats et on a besoin de relations vraiment solides. L'OTAN nous permet de combler ces besoins. Rim of the Pacific... plutôt, le Western Pacific Naval Symposium tisse ces liens dans les régions éloignées du Pacifique. Nous devons conclure des accords bilatéraux avec nos alliés les plus proches, ceux avec qui nous sommes associés par simple destinée ou pour des raisons géographiques. Nous avons ainsi un allié continental que nous devons à des caractéristiques géographiques: les États-Unis.

La guerre est tellement complexe. Les menaces fusent de partout, de la guerre nucléaire à la cyberguerre aux formes plus conventionnelles que sont la guerre des mines et la guerre anti-sous-marine. Nous avons des recours, à l'instar de tous les autres pays. Tout le monde apprend à mettre à contribution son domaine d'expertise.

Le président: Nous devons nous arrêter ici, malheureusement.

Monsieur Gerretsen, vous avez la parole.

M. Mark Gerretsen (Kingston et les Îles, Lib.): Merci.

Amiral Newton, je veux reprendre la discussion que M. Garrison a amorcée. Vous parlez de notre souveraineté et du fait qu'en raison de l'interconnectivité que ce soit par l'OTAN ou en raison des rôles que jouent les différents acteurs dans le monde, nous devenons parfois dépendants. Je pense, à tout le moins, que la question de M. Garrison est un peu plus directe. J'aimerais revenir sur les situations où vous voyez notre souveraineté par rapport à la dépendance que nous pourrions avoir à l'égard d'autres pays.

À votre avis, pensez-vous que nous pouvons améliorer la situation en apportant des changements ou êtes-vous absolument persuadé que la souveraineté totale existe?

Cam John Newton: Eh bien, cela ressemble à un projet de recherche. C'est une question très difficile, monsieur.

M. Darren Fisher (Dartmouth—Cole Harbour, Lib.): Dites-lui que c'est une bonne question; il aime cela.

Des voix: Oh, oh!

Cam John Newton: C'est une bonne question.

Des voix: Oh, oh!

Cam John Newton: Je cède la parole à Art McDonald. Je prendrai des notes et réfléchirai pendant qu'il parlera.

Nous sommes une nation très fière comme en fait foi notre marine très fière. Nous ne renonçons pas à la souveraineté pour n'importe qui, peu importe la façon ou la forme. Quant au gouvernement, il a joué franc jeu avec l'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord (OTAN) et a fait d'audacieuses déclarations, même depuis son élection, à propos de sa détermination à soutenir l'OTAN. Nous soutenons le Commandement de la défense aérospatiale de l'Amérique du Nord, le NORAD. Nous avons fait des déclarations au sujet de la stratégie en matière de construction navale qui vont dans le sens de notre engagement à fournir des moyens dans le cadre de cette alliance. D'ailleurs, nous déployons pour le NORAD et la défense aérospatiale nord-américaine des moyens appropriés à ces deux alliances.

Je fais de mon mieux pour répondre à votre question. Je pense que nous nous efforçons de doter la marine des capacités les plus importantes et fondamentales avec nos collègues de l'Aviation royale canadienne, qui font de la patrouille aérienne de longue portée, apport pertinent pour la bataille maritime, les hélicoptères Cyclone, qui sont vraiment essentiels à la guerre anti-sous-marine et à la surveillance et au ciblage de nos missiles, nos collègues du Commandement des Forces d'opérations spéciales du Canada (COMSOFCAN) qui assurent l'intervention de forces de frappe de haute qualité dans tous les aspects, de la lutte contre le terrorisme aux scénarios d'interdiction et d'embarco...

M. Mark Gerretsen: Je suis désolé de devoir vous interrompre, mais je suis limité dans le temps. Vous avez dit que vous mettez tout en oeuvre pour instaurer les technologies les plus perfectionnées afin d'être en mesure de bien intervenir, si je vous paraphrase bien. Je n'essaie pas de verser dans la politique avec cette question; je tente seulement de comprendre les faits. Avez-vous les ressources dont vous avez besoin pour y parvenir?

•(1150)

Cam John Newton: Le pays a pris la décision très délibérée de moderniser les navires de la classe Halifax et la marchandise a été livrée. La classe modernisée de navires Halifax figure dans la catégorie supérieure des moyens militaires de cette planète. La flotte n'a que 20 ans et elle ne sera pas toujours dans la catégorie supérieure. Aujourd'hui, je n'ai aucun doute sur ce qu'apporte la classe Halifax. Aujourd'hui, le sous-marin de la classe Victoria et les navires *Windsor* et *Chicoutimi* qui naviguent jusqu'au Pacifique, ont été modernisés avec des éléments clés des capacités maritimes. Le *Windsor* est doté de la série de sonars de classe Virginia, les sonars les plus perfectionnés au monde.

Oui, je suis convaincu. La flotte est dotée du système d'armes le plus perfectionné et destructeur, ce qui permet de bien éloigner les adversaires des intérêts souverains ou des intérêts nationaux du Canada dans ce monde.

Est-ce parfait? La livraison du Cyclone est un peu en retard. L'hélicoptère arrive maintenant sur nos plates-formes. Le premier détachement aérien d'un hélicoptère et d'un hélicoptère Cyclone a eu lieu pendant l'exercice Spartan Warrior il y a tout juste deux semaines. Des moyens formidables sont adoptés et je n'ai aucune préoccupation à cet égard. La capacité de nos membres des opérations spéciales à bord des sous-marins est maintenant mature. Je suis véritablement heureux et satisfait que ces moyens stratégiques et de frappe haut de gamme soient à l'avant-plan de la capacité mondiale.

M. Mark Gerretsen: Merci.

Pour passer brièvement à autre chose, le général Vance a témoigné à l'une de nos dernières réunions. L'une des questions que je lui ai posées portait sur la position de la Russie dans le monde et la manière dont elle évoluait. En fait, on a annoncé aujourd'hui que la Russie prend actuellement des décisions pour déplacer des armes nucléaires en Europe.

Ma question à l'intention du général Vance portait plus spécifiquement sur l'Arctique et les changements environnementaux qui s'y produisent, au sens propre et figuré, et comment cette situation influe sur notre capacité de voir à intervenir de façon appropriée. Les changements et les modifications que nous apportons en Arctique impliqueront sérieusement notre marine.

Quel est, selon vous, le rôle que jouera la marine si, supposons, la Russie effectue certains travaux dans leurs bases en Arctique... à propos du fait que la Russie envahit sans cesse et de plus en plus le territoire canadien, si ce n'est que brièvement, et ainsi de suite? Il y a, de toute évidence, des manœuvres qui s'y déroulent. Quel rôle la marine jouera-t-elle dans l'avenir et avez-vous les ressources dont vous avez besoin pour le faire?

Cam John Newton: Je vais commencer à répondre à cette question, Art, car la marine m'a désigné le spécialiste de l'Arctique, et que je m'occupe du dossier de l'Arctique depuis un certain temps déjà.

Cette question est vaste et comporte deux volets. Il est d'abord question de sécurité laxiste, de pollution environnementale, de la nature constabulaire du transfert des risques ou des menaces dans le Nord en raison du changement climatique. Puis, il est question de la militarisation ou de l'utilisation des eaux septentrionales par d'éventuels adversaires dans des futurs scénarios de conflit.

En ce qui concerne la sécurité laxiste de l'environnement, le transport maritime et le contrôle réglementaire des eaux souveraines du Canada, qui sont les eaux internes de l'archipel, il n'y a aucun

doute que l'activité humaine dans le Nord en rapport avec le changement climatique génère toute une série de conséquences, que ce soit en matière de sécurité de la personne, de l'utilisation des eaux de l'Arctique pour le transport maritime ou de l'ouverture de ces eaux pour éventuellement exploiter plus de pétrole ou de ressources.

À ce sujet, un gouvernement s'est déjà engagé à bâtir le navire de patrouille extracôtier/ de l'Arctique. Le premier navire, Harry DeWolf, est une grande réalisation du chantier naval Irving. C'est un très grand navire, considérablement plus grand que la plupart des Canadiens peuvent l'imaginer, et les travaux vont bon train. La construction d'un deuxième navire a commencé. Ce navire n'est pas un navire de guerre et ne servira pas à combattre. Il est armé, mais c'est un navire habilitant une foule d'autres moyens du gouvernement fédéral. Qu'il s'agisse de soutenir la Garde côtière, de soutenir Pêches et Océans Canada, de soutenir les territoires dans la protection des ressources, de soutenir une initiative de lutte contre la pollution dirigée par Transports Canada et la Garde côtière ou pour des opérations de recherche et sauvetage, nous pouvons maintenant y contribuer pleinement, comme nous le faisons dans les eaux du Sud, car nous bâtissons ces six navires de patrouille extracôtier/de l'Arctique.

Je tiens à ajouter quelque chose à propos de ces navires. Sous un angle plus militaire et à propos des éventuels agresseurs dans le Nord, il est difficile — très difficile — de se rendre dans cette région. Même dans un scénario de réchauffement global, c'est un peu plus facile pendant quelques semaines, peut-être trois mois tout au plus, dans un scénario de réchauffement global d'extrême-droite, car éventuellement...

•(1155)

M. Mark Gerretsen: Maintenant, mais dans 20 ans, la situation pourrait être différente.

Cam John Newton: Il y aura toujours un hiver dans 20 ans.

M. Mark Gerretsen: J'espère que vous avez raison.

Cam John Newton: Si non, alors...

M. Mark Gerretsen: Je connais trois personnes dans la salle qui vous croient sur parole à ce sujet.

Cam John Newton: Monsieur, je peux peut-être répondre à la dernière partie des volets militaires de la capacité. Il s'agit de la pièce maîtresse d'une foule de moyens financés par les Forces armées canadiennes, les Canadiens. L'appareil C-17 est une plateforme aérienne stratégique convenant à l'Arctique qui livre sur la plupart des chemins de terre des volumes importants de marchandises requises par le gouvernement ou le secteur militaire dans le Nord. Les marchandises sont ensuite transportées par des appareils C-130J ou des hélicoptères Chinook. Les sauveteurs peuvent prendre place à l'arrière du Cormorant, qui est tout à fait adapté pour le Nord.

Nous avons maintenant le Groupe-compagnie d'intervention en Arctique tout à fait en mesure de se déployer dans le Nord. C'est un groupe de soldats entraînés. Nous avons les Rangers qui appuient chaque mission de la marine, de l'armée et de la force aérienne dans le Nord.

Nous avons une structure de commandement et de contrôle qui compte des groupes de travail conjoints régionaux. J'en commande un, Art, un autre et le général Nixon, celui dans le Nord. La structure est cohérente et elle permet aux forces militaires de converger.

La pièce manquante, dans ce volet et dans bien d'autres volets de la capacité militaire au Canada, c'est une capacité durable, à long terme, imposante et à laquelle plusieurs missions participent, comme le navire de patrouille extracôtier/de l'Arctique, pour travailler dans les eaux septentrionales du Canada. Cette pièce arrivera en 2018.

Le président: Nous allons devoir nous arrêter sur ce point et passer la parole à Mme Romanado.

C'est à vous.

Mme Sherry Romanado (Longueuil—Charles-LeMoine, Lib.): Merci beaucoup, monsieur le président.

Je tiens à remercier nos collègues de leur présence aujourd'hui et de leurs années de service. Je sais que la Marine royale canadienne est désignée « générateur de force » et, mes deux fils étant militaires, c'est aussi mon surnom sur la Colline. J'ai une affinité avec la Marine royale canadienne.

Amiral Newton, vous avez parlé de l'hélicoptère Cyclone. Seulement 8 de ces appareils sur 28 ont été livrés, d'après ce que je comprends. Je sais que nous venons tout juste de le déployer dans le cadre de l'exercice Spartan Warrior. Pouvez-vous faire le point sur la livraison des appareils Cyclone et nous préciser à quel moment les systèmes devraient être intégrés pour ce remplacement?

Cam John Newton: Tant l'amiral McDonald que moi-même soutenons l'Aviation royale canadienne dans la livraison de ces appareils à la marine, et on parle d'une part importante de la capacité de guerre. Il est impossible d'en diminuer l'importance.

Je pense qu'il incombe à l'Aviation royale canadienne de répondre à la question sur la production. Elle fait face à de nombreux défis — livrer la compétence pour entretenir l'appareil, le faire voler et faire fonctionner tous ces systèmes perfectionnés. Je sais que les responsables s'en tireront bien, et je les laisse répondre à cette question.

Nous assistons au premier détachement aérien d'un hélicoptère, les gens et la plateforme, associé à un navire de guerre qui explore le domaine difficile de l'hiver dans l'Atlantique du Nord, poussant au maximum l'enveloppe opérationnelle de l'aéronef et du navire afin de nous assurer que ce que nous faisons et la distance que nous sommes en mesure de voler correspondent à la capacité du Sea King, qui a une capacité surprenante de fonctionner dans certaines des eaux les plus agitées du monde. Ce sont les navigateurs canadiens, l'industrie canadienne et les aviateurs canadiens qui demeurent les as de l'atterrissage d'hélicoptères de cette taille à partir de navires de guerre dans une région aussi difficile, qu'il s'agisse du Nord du Pacifique ou du Nord de l'Atlantique. Je suis persuadé que mes partenaires de l'Aviation royale canadienne livreront les premiers de ces moyens opérationnels en 2018, car c'est la date que je vise avec ma flotte et que j'ai beaucoup d'éléments à intégrer dans la programmation de la flotte.

Ce que je constate, si je peux faire un lien avec la modernisation des appareils Aurora du bloc III, n'est rien de moins que renversant. La technologie de la boîte noire installée à l'arrière de ces avions et hélicoptères a augmenté la détection et la variété des cibles sous-marines. Il s'agit d'un radar spécialisé fabriqué pour générer une image de surveillance d'une vaste superficie à partir d'un hélicoptère et de la retourner au navire par réseau. Je me trouvais justement sur un navire de guerre. C'est comme si on faisait affaire avec un autre navire de guerre, à 200 milles de distance, mais l'image est générée par hélicoptère. La capacité de traitement interne pour voir les cibles là où il était impossible de les voir avant, à la surface ou sous l'eau, est surprenante. Je le vois, car je le constate dans la modernisation

des appareils du bloc III. Je dois toutefois laisser les détails de la livraison à l'Aviation royale canadienne.

Art, pendant que je parlais, peut-être avez-vous pensé à d'autres aspects de la question.

• (1200)

Mme Sherry Romanado: En fait, j'ai une autre question...

Désolée, c'est à vous.

Cam Art McDonald: John en a déjà parlé, mais j'ajouterais qu'aussi récemment que ce que nous avons fait avec le *Vancouver* en Nouvelle-Zélande, l'on se rend compte de l'importance de votre question en ce qui concerne la disponibilité opérationnelle navale. Les hélicoptères et les navires en mer sont des éléments cruciaux de son exécution.

J'aimerais revenir à la question posée plus tôt par M. Spengemann. Au début, il parlait de l'équipement de la marine, de la disponibilité opérationnelle navale et de sa capacité. Encore une fois, nous avons une démonstration de la nécessité d'une capacité pluridimensionnelle. Le Canada exploite de grands hélicoptères, du Sea King au Cyclone, ce qui nous permet d'avoir une capacité de combat complète en ce qui concerne la lutte anti-sous-marine, et d'effectuer des opérations humanitaires, lorsque le volume et le transport aérien constituent des éléments importants.

Mme Sherry Romanado: Merci.

Amiral McDonald, vous avez parlé un peu de nos hommes et de nos femmes, ainsi que de la formation, du recrutement et du maintien des effectifs dans nos Forces armées canadiennes. Vous avez parlé dans votre témoignage de l'utilisation de la technologie pour réduire le temps nécessaire à l'acquisition de compétences. Je sais que les Forces armées canadiennes ont appliqué les DOAD 5031-1, qui portent sur l'évaluation et la reconnaissance des apprentissages antérieurs aux fins du recrutement de nos membres des Forces armées canadiennes afin qu'ils n'aient pas à refaire des cours de formation pour des compétences qu'ils possèdent déjà.

Pourriez-vous préciser certaines des technologies que vous utilisez pour réduire la formation, afin que nos hommes et nos femmes deviennent opérationnels plus rapidement? Personne ne veut refaire une formation pour des compétences déjà acquises. Pourriez-vous en parler un peu sous l'angle de l'andragogie et peut-être de la simulation, car cela serait utile.

Cam Art McDonald: Merci, madame Romanado, et je vous remercie aussi pour vos fils, qui sont en service. Nous avons beaucoup de travail pour eux. J'apprécie ce qu'ils font et je les en remercie.

En outre, si je peux juste prendre un moment, je tiens à applaudir l'enthousiasme de John pour la question précédente. En sa qualité d'expert de l'Arctique, il nous montre que la marine canadienne est active sur trois océans, et nous partageons tous cette passion de nous assurer de bien faire les choses dans l'Arctique.

J'adore votre question concernant les évaluations des acquis et la formation. Comme je l'ai indiqué dans mon témoignage, ces aspects sont absolument essentiels à notre capacité et à notre disponibilité et, encore plus important, pour maintenir en poste les marins, les soldats, les aviateurs et les aviatrices à l'avenir. Nous envisageons rien de moins qu'une révolution dans le système de formation, qui n'a commencé que dans les deux dernières années, pour prendre chacun des métiers et les examiner de bout en bout, de l'entrée en poste jusqu'au départ à la retraite, pour éliminer les cas de double emploi en matière de formation. Nous voulons en fin de compte trouver les systèmes les plus innovateurs aux fins de l'exécution.

Chacun des grands projets d'immobilisations qui seront exécutés prochainement comportera une importante composante de formation. Nous travaillons actuellement à la synchronisation, et nous avons des échanges préliminaires avec l'industrie au sujet des technologies dont nous pourrions profiter, mais votre marine — notre marine — a certainement toujours eu recours à la simulation avant d'aller en mer et à la simulation dans tous les domaines, des tâches d'ingénierie de base à la lutte contre les menaces multiples dans de grands simulateurs d'équipe. La simulation a été essentielle pour produire les marins, les soldats, les aviateurs et les aviatrices de première classe que nous avons à ce jour, et je ne vois pas pourquoi ces résultats ne pourraient pas encore s'améliorer à l'avenir.

Le président: Nous allons en rester là. Merci de votre réponse.

Madame Rempel, bienvenue. La parole est à vous.

L'hon. Michelle Rempel (Calgary Nose Hill, PCC): Merci, monsieur le président.

Selon l'expression utilisée plus tôt, il s'agissait d'offrir un service tout en attendant patiemment que le gouvernement fournisse de l'équipement. J'estime que c'est une évaluation très juste et très polie de la situation.

Je me demande si vous voudriez peut-être prendre le temps de commenter l'impact sur les opérations de l'absence d'un navire de ravitaillement en ce qui concerne la souveraineté du Canada et la capacité qu'a le Canada de se défendre.

Cam John Newton: Je commencerai.

Comme vous le comprendrez, la modernisation de la classe Halifax a exigé d'énormes efforts qui ont touché une catégorie complète de navires de guerre, les principaux combattants de la Marine royale canadienne, non entièrement hors service, mais... La disponibilité de la flotte a chuté, comme vous devez vous y attendre lorsque vous soumettez autant de navires à un cycle aussi court de travaux d'entretien en chantier de troisième échelon. Pendant cette période, la disponibilité de l'ensemble de la Marine royale canadienne a diminué, et c'est dans cette fenêtre que l'incendie du *Protecteur* s'est déclaré, au moment où il ravitaillait la Marine américaine en carburant raison de ses besoins de soutien en eaux profondes. Cet incendie a ensuite mené à une évaluation au terme de laquelle il a été décidé de mettre fin au service du navire après 46 ans. Il devra probablement aussi être mis hors service.

La perte de cette capacité s'est produite pendant le creux de la période de disponibilité. Ce ne sont pas les pétroliers eux-mêmes qui en sont la cause, mais plutôt la modernisation de la classe Halifax, un risque que nous avons décidé de courir pour nous préparer aux 20 prochaines années, au moment où la sécurité mondiale est menacée à plusieurs égards.

Enfin, nous y voilà. Nous avons terminé la modernisation de la classe Halifax dans le respect du calendrier et du budget, avec une capacité remarquable qui enchante encore nos marins, pour ce qui est des technologies innovatrices dont ce navire a été doté.

Nous avons dû non pas lutter... l'on ne peut parler de lutte quand vient le temps de nouer des relations, mais nous avons dû développer des relations qui s'accompagnent de leurs propres valeurs positives. J'ai parlé des valeurs très positives de nos relations avec le Chili et l'Espagne. Nous sortons tout juste de cette période. Le *Patino* vient de rentrer chez lui après avoir soutenu le Spartan Warrior. Jusqu'au début de l'année prochaine, nous utiliserons une capacité intérimaire en matière de pétroliers ravitailleurs d'escadre, une solution de location pour assurer la transition aux navires de soutien interarmées,

dont la construction débutera vers 2018. Il s'agit d'une solution de location.

Sommes-nous en difficulté? Non. Si vous ne vous attendez pas à ce que votre armée puisse relever un défi et l'élever au rang de vertu, j'estime que vous sous-estimez probablement le pouvoir de l'armée. Tous les défis et toutes les activités ennemies nous arrivent de partout, et nos compétences nous permettent de trouver des solutions. Je pense que la capacité intérimaire en matière de pétroliers ravitailleurs d'escadre constitue l'élément clé de votre réponse.

• (1205)

L'hon. Michelle Rempel: C'est sûr. Je pense toutefois que nous tous ici autour de la table aimerions parfois pouvoir vous aider dans la même mesure du point de vue de la capacité.

Avant les dernières élections, j'ai eu l'occasion de travailler dans un ministère qui s'occupait de développement de la chaîne d'approvisionnement. Suivant l'argument qui m'a toujours été servi, le coût de renonciation à la constitution de notre capacité d'approvisionnement militaire justifie en toute honnêteté les retards que nous observons actuellement. Je n'ai jamais été fermement convaincu de cette composante particulière si elle a une incidence importante sur l'efficacité de votre travail et du travail de l'ensemble des Forces armées canadiennes.

J'aimerais vous poser une question très simple, et peut-être non partisane. Pensez-vous que ce calcul des coûts de renonciation est juste?

Cam John Newton: Art...

Des voix: Oh, oh!

Cam John Newton: Vous étiez dans le domaine du développement des Forces avant d'être un commandant opérationnel.

Cam Art McDonald: Merci beaucoup de me poser la question.

Je pense qu'il faut replacer cette question dans un contexte où il faut répondre à l'appel, comme nous le disons, pour ce qui est de la disponibilité opérationnelle navale d'aujourd'hui et de demain. Il ne fait aucun doute, comme l'a souligné John, que les retards d'exécution nous obligent à gérer une chose que nous sommes bien entendu capables de gérer, mais l'avantage de constituer une capacité locale réside dans le fait de s'assurer une intervention en temps de crise. Si nous comptons parfois sur d'autres, les besoins de nombreux pays sont alors confiés à un seul fournisseur de services, et nous courons alors le risque de ne pas être toujours satisfaits du résultat obtenu.

L'hon. Michelle Rempel: Pour être tout à fait honnête, estimez-vous que cette capacité est effectivement constituée ici? Voyez-vous une chaîne d'approvisionnement intégrée? Pensez-vous que le résultat final dont vous parlez sera un jour réalisé?

Cam Art McDonald: Je pense que c'est un travail qui se poursuit, mais nous avons développé des relations formidables. L'amiral Newton en a déjà souligné plusieurs, en ce qui a trait à la modernisation de classe Halifax. Un certain nombre de partenaires stratégiques que nous avons là-bas, la façon dont nous intégrons leur travail à l'appui de nos Forces avec nos installations d'entretien de la flotte, et ainsi de suite — il est évident que nous améliorons notre capacité chaque jour, mais c'est tout de même une tâche qui se poursuit.

L'hon. Michelle Rempel: Je suis sûre que dans 15 secondes ou moins, le président me coupera la parole, mais je dois poser la question: quels sont les lacunes pour ce qui est de la constitution effective de la capacité de développement de la chaîne d'approvisionnement, et comment pouvons-nous y remédier?

Cam Art McDonald: Très rapidement, je pense que le principal défi consiste à nous assurer de faire une chose dont a parlé, je crois, M. Finn, qui a témoigné devant vous récemment. Depuis plus de 40 ans, nous intégrons à la fois la capacité industrielle et la capacité interne d'entretien de la flotte afin d'entretenir et de soutenir nos navires et nos forces maritimes. Nous devons continuer de faire évoluer cet aspect vers un contexte moderne où la capacité industrielle de livraison ponctuelle est phénoménale. Nous avons du travail à faire pour nous assurer de réussir la synchronisation, et veiller à ce que le travail se poursuive.

•(1210)

L'hon. Michelle Rempel: Merci.

Le président: Merci.

Monsieur Fisher, vous avez cinq minutes.

M. Darren Fisher: Merci beaucoup, monsieur le président.

Amiral Newton, amiral McDonald, merci beaucoup de nous faire profiter de votre expertise et de nous faire part de vos opinions.

Sur une note personnelle, je tiens à vous remercier, amiral Newton, de votre engagement envers notre collectivité de la Nouvelle-Écosse. Il m'est rarement arrivé de ne pas vous voir aux événements auxquels j'assiste. Je tiens à vous remercier de votre travail. Vous m'avez appuyé dans le dossier du changement de nom d'un parc public pour honorer le M 2 Craig Blake, et c'était l'un des moments forts de ma période au conseil.

Je crois que Mme Romanado a abordé la question du recrutement, et vous avez tous les deux parlé des problèmes de maintien des effectifs et de recrutement.

Amiral Newton, et j'invite aussi l'amiral McDonald à commenter, pouvez-vous me dire pourquoi, selon vous, nous éprouvons ces difficultés? Pourquoi avons-nous autant de difficulté à attirer les recrues en nombre suffisant? Ce que j'aimerais savoir, c'est si nos lacunes en matière de recrutement et de maintien des effectifs aggravent nos problèmes de capacité?

Cam John Newton: Ce monsieur — mon collègue — en vidéoconférence, dans une marine fonctionnellement dirigée, a des problèmes de recrutement et de maintien des effectifs en tête, mais je gère, bien entendu, le maintien des effectifs et les forces qui l'appuient, tout comme lui, parce que je produis des marins et des capacités de combat.

Notre travail dans ce contexte consiste à faire en sorte qu'une carrière dans la marine soit enrichissante, à s'assurer que les marins se sentent appréciés, à veiller à ce qu'ils puissent travailler et vivre dans un environnement sans harcèlement, et à s'assurer que leur contribution est appréciée à sa juste valeur et que leur avancement en grade est déterminé au moyen de processus équitables. Cela se résume à la disponibilité opérationnelle navale, parce que la disponibilité est assurée par des gens motivés qui sont inspirés et qui retirent un sentiment d'appartenance de leur service.

Nous sommes parfois malmenés dans l'opinion publique, dans les débats sur la recapitalisation. Il en ressort des retombées négatives. Nous ne combattons pas, comme Craig Blake, sur les lignes de front en Afghanistan, où la crédibilité de l'armée a été établie de façon on ne peut plus positive, malgré les pertes de vies et les blessures, et

toutes les conséquences à long terme d'un conflit de cette nature. Nous n'étions pas en première ligne dans les combats menés en Afghanistan. Avec une flotte modernisée toutefois, avec nos sous-marins en opération à l'avenir, avec nos alliances et les commandants étrangers qui témoignent de la valeur de nos forces, je pense que notre message et que nos communications sont meilleurs. Nous adoptons un certain nombre de mesures pour nous assurer qu'une carrière demeure gérable, que le rythme demeure soutenable, que la formation se fait au bon moment, que les gens ne sont pas déployés trop souvent, et que des indemnités sont versées dans les cas de déploiement. Nous travaillons très fort sur l'aspect du maintien des effectifs.

Du côté du recrutement, un grand nombre de phénomènes sociaux et canadiens pourraient nous nuire, mais grâce aux réservistes, nous disposons d'une grande marge de manoeuvre pour accélérer le processus de recrutement et le rendre plus opportun et plus agile.

Ce sujet a déjà été abordé par l'un des autres députés, et je demanderais à Art McDonald de le reprendre, pour parler du recrutement.

Cam Art McDonald: Merci, John.

C'est une excellente question, monsieur Fisher, et c'est assurément l'une de nos principales préoccupations. Comme l'a dit John, notre principal problème à l'amirauté consiste à nous assurer que nous sommes capables d'attirer des recrues et de créer un environnement positif en ayant des opérations pertinentes dans lesquelles les Canadiens se reconnaissent. C'est en tout cas ce que nous avons réussi à faire dernièrement.

Dans les dernières années, nous avons été confrontés à des difficultés de recrutement, et c'est la situation en Afghanistan qui a fait les manchettes, au détriment de notre visibilité; parallèlement, nous avons procédé à la modernisation de la classe Halifax, une décision assumée, mais qui a réduit notre capacité de fournir de nombreuses options au gouvernement.

De façon systématique, nous essayons d'y remédier maintenant. Vous avez déjà constaté, dans les rapports que John et moi-même avons soumis aujourd'hui, notre engagement au moyen d'intéressants déploiements à venir, partout dans le monde qui, selon moi, captent l'attention des Canadiens. Comment donc pouvons-nous remédier à ces difficultés de façon systématique? L'amiral Lloyd, dans son témoignage devant ce Comité, a fait observer que le recrutement relève du chef du personnel militaire, mais nous, de la Marine, nous y contribuons en fournissant un certain nombre de solutions tactiques et opérationnelles, en offrant des recruteurs pour la journée, et en offrant les services d'experts qui peuvent se rendre sur place et expliquer pourquoi une carrière dans la marine devrait intéresser les Canadiens et constituer pour eux un excellent moyen de gagner sa vie.

L'amiral Newton vient d'en parler, mais en ce qui a trait plus particulièrement aux réserves navales, nous nous sommes vraiment penchés sur cette question, et nous avons fait de grands progrès ces derniers temps pour augmenter le nombre de réservistes, ce qui est très utile aux fins de notre disponibilité opérationnelle navale, dans ce contexte d'augmentation stratégique.

•(1215)

M. Darren Fisher: D'accord, donc...

Le président: Votre temps est écoulé, monsieur Fisher. Je cède la parole à M. Bezan.

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

Amiral Newton et amiral McDonald, merci d'avoir partagé avec nous votre passion et votre enthousiasme pour la Marine royale canadienne et, bien entendu, merci de l'excellent travail que vous faites pour appuyer tous les marins qui servent sous vos ordres.

Lors de notre dernière étude sur la défense de l'Amérique du Nord et sur la Marine royale canadienne, il a beaucoup été question, il y a environ quatre ans de cela, de se tourner vers le Pacifique. Les États-Unis devaient se mêler davantage de ce qui se passait dans la mer de Chine méridionale, et nous devions les soutenir dans leurs opérations, surtout compte tenu de la prolifération de sous-marins en provenance de la Corée du Nord, de la Chine et d'autres pays.

Amiral McDonald, si vous pouviez nous donner un aperçu de la situation de la flotte du Pacifique et de la façon dont nous opérons aux côtés de nos alliés américains, qu'il s'agisse de la marine ou de la Garde côtière américaine, qui opèrent le long du littoral de l'Alaska. Quel est le niveau de menace des pays qui ont plus de sous-marins et qui adoptent une attitude plus agressive dans les rapports avec la Chine, Taiwan et les relations géopolitiques dans la mer de Chine méridionale? Comment cela se passe-t-il et en quoi cela affecte-t-il vos opérations?

Cam Art McDonald: Merci beaucoup, monsieur Bezan. La décision de se tourner vers le Pacifique a suscité beaucoup d'attention et, bien entendu, comme vous le savez, nous estimons, dans la marine canadienne, nous être tournés vers le Pacifique 20 ans avant les États-Unis.

Nous avons à peu près atteint un équilibre des forces entre la flotte de l'amiral Newton sur la côte est et la nôtre sur la côte du Pacifique. Dans certains cas, il y a prédominance d'une classe en particulier ici, alors qu'ils peuvent avoir quelques frégates de plus là-bas.

En bout de ligne cependant, il importe moins de savoir où nous établissons nos forces qu'où nous les utilisons. Comme vous le savez, nous utilisons nos forces partout dans le monde, et fournissons régulièrement des ressources pour opérer dans ce que l'on pourrait considérer comme notre domaine de prédilection. Je signale que nous avons déployé des navires de Victoria pas plus tard que cette année vers des missions d'apaisement au large de la Russie.

Notre engagement auprès des Américains est plus fort que jamais. Vous avez mentionné les deux éléments, la Garde côtière et la Marine américaines. J'ai déjà rencontré et j'envisage de rencontrer mes collègues et mes homologues, dont quelques-uns sont entrés en fonction ces derniers mois, afin d'assurer la concordance de nos objectifs dans l'avenir.

Comme nous, ils arriment ce dossier à leur engagement dans l'Asie-Pacifique et à la possibilité et à la nécessité d'appliquer un ordre fondé sur des règles en Asie du Sud-Est et en Océanie. Ils ont vraiment avancé davantage vers l'ouest dans le Pacifique. Cela correspond parfaitement à ce que j'ai décrit dans mon témoignage comme un objectif pour l'avenir, en avançant nos forces plus tôt, plus rapidement et plus à l'ouest, où nous offrirons au gouvernement la possibilité maximale de réagir aux événements provoqués par l'homme ou de nature humanitaire, comme en Nouvelle-Zélande.

M. James Bezan: Félicitations pour le travail que nous avons effectué en Nouvelle-Zélande. Nous sommes arrivés rapidement et nous avons pu offrir notre aide. C'était une excellente opération.

Amiral Newton, voulez-vous ajouter quelque chose?

Cam John Newton: Oui. Ce que nous visons, dans la marine, c'est de pouvoir nous déployer partout dans le monde à partir de l'une de nos deux bases principales. Rien n'empêche un navire de guerre des Forces maritimes du Pacifique de se retrouver en Méditerranée

pour la mission d'apaisement de l'OTAN. De même, la flotte de la côte est peut se rendre partout. Des navires de toutes les flottes ont participé au conflit en Corée.

Dans notre optique, le monde est vaste. Le virement intellectuel et notre point de renforcement des relations se situent dans les régions de l'Inde et de l'Asie-Pacifique. La semaine dernière, nous avons fini de préparer le commodore Haydn Edmundson, un commodore de la Marine royale canadienne, et un personnel de marine majoritairement canadien, auquel se sont greffés des Australiens qui ont vécu l'expérience de la zone de conflit dans la partie nord de la mer d'Oman, dans l'océan Indien, en prévision d'un déploiement autour de Noël pour commander la Force opérationnelle multinationale 150, qui est responsable des opérations de sécurité maritime et des opérations antiterroristes dans les régions du nord de l'océan Indien, de la mer d'Oman et de la corne de l'Afrique. Cela illustre encore une fois la détermination que nous avons de nouer des relations et d'exercer notre influence. On ne tient pas pour acquise notre expertise dans ces régions, et on nous montre du respect. Il est admis là-bas que nous sommes capables de commander ce groupe d'intervention. Il s'agit de notre troisième tour de commandement avec l'Australie comme partenaire clé.

Ici, nous utilisons les gens comme capital pour exercer une influence dans cette région océanique très vaste et nouer ces relations fondamentales.

● (1220)

M. James Bezan: Je voulais revenir aux commentaires sur les opérations à venir et sur le rôle de nos sous-marins de la classe Victoria dans ces opérations. Leur modernisation et leur mise à niveau les ont certainement rendus encore plus précieux pour la Marine royale canadienne. A-t-on planifié à long terme le remplacement de ces sous-marins, surtout si l'on tient compte du nombre de sous-marins qu'utilisent et que développent la Russie, la Chine et d'autres?

Cam Art McDonald: Comme certains de nos alliés, nous opérons des sous-marins diesel. Depuis bon nombre d'années, nous discutons avec nos alliés de la performance de nos sous-marins et de nos intentions pour l'avenir. Certains pays examinent les choix qui se présentent à eux pour l'avenir. L'Australie a récemment pris une décision, et cela nous éclaire en prévision de nos propres choix.

Entre-temps, je pense que dans l'ensemble, les sous-marins de la classe Victoria peuvent nous servir encore longtemps. Nous entendons démontrer leur utilité, en nous appuyant sur les 200 merveilleuses journées en mer du *Windsor* dans la dernière année, y compris deux gros exercices et deux missions opérationnelles pour l'OTAN, et l'utilisation de suivi des autres navires de la classe prochainement, pour ensuite soutenir cette capacité pendant le reste de leur vie utile et peut-être prolonger leur durée de vie utile.

Comme bon nombre de vos collègues en ont parlé, la Marine et les Forces canadiennes sont confrontées à certaines exigences pour l'avenir, afin de s'adapter au contexte. Il est important de tirer pleinement parti de la vie utile restante des navires afin de pouvoir acheter les bonnes ressources au bon moment à l'avenir.

Le président: Merci de nous avoir fourni ces réponses.

La parole est à M. Peschisolido. Bienvenue.

M. Joe Peschisolido (Steveston—Richmond-Est, Lib.): Merci, monsieur le président.

Amiral Newton, amiral McDonald, je vous remercie de votre témoignage d'aujourd'hui.

Amiral McDonald, j'aimerais revenir sur la question de M. Bezan au sujet de la mer de Chine méridionale, et sur leur réaction à la récente décision de l'ONU en ce qui concerne les droits de navigation et les îles, artificielles ou non, dans cette mer.

Cam Art McDonald: Je pense que la réponse du ministre des Affaires étrangères sur l'importance pour le Canada d'un ordre fondé sur des règles correspond véritablement à ce que nous avons fait dans la marine canadienne pendant toute ma carrière. Nous préconisons l'adoption d'un ordre fondé sur des règles en donnant nous-mêmes l'exemple en la matière, et en encourageant nos alliés, au moyen d'une action axée sur la collaboration, d'une présence et d'exercices dans le cadre des déploiements, à en faire autant.

Évidemment, nous voyons également en revanche que lorsque des pays ne respectent pas l'ordre mondial fondé sur des règles ou montrent qu'ils sont prêts à le remettre en question, créant par le fait même des tensions et une incertitude qui doivent être gérées. La marine canadienne, avec nos alliés, s'est efforcée d'assurer notre présence, notre soutien et notre engagement à travailler en coalition pour établir, appuyer et faire appliquer cet ordre fondé sur des règles.

M. Joe Peschisolido: Amiral McDonald, vous avez parlé plus tôt de la notion de « politique des grandes puissances ». La montée de la République populaire de Chine préoccupe tout le monde, surtout dans un contexte où le président désigné Trump veut mettre l'accent sur la Chine et sur son rôle sur l'échiquier mondial.

Comme vous le savez, le gouvernement a entamé avec la République populaire de Chine un processus de 10 ans qui pourrait ou non déboucher sur une relation stratégique avec ce pays.

Peu importe le résultat, comment entrevoyez-vous ses retombées? Certains disent que nous devons traiter avec la République populaire de Chine, et d'autres pensent la même chose, mais estiment aussi que nous devons également nous concentrer sur nos autres alliés, comme le Japon, et sur de nouveaux alliés comme le Vietnam.

Cam Art McDonald: C'est une excellente question. Je pense que c'est à cette étape que les gouvernements prennent conscience de la véritable valeur de leur marine — d'une part, de l'importance d'être bien préparé et, d'autre part, pour s'engager de manière à établir clairement les intentions dès le départ. En fait, nous avons bien travaillé, de concert avec nos alliés, pour encourager les Chinois et veiller à ce qu'ils adoptent cet ordre mondial fondé sur des règles dont nous avons parlé plus tôt.

Pour la première fois, la Chine a participé à l'exercice international Rim of the Pacific qui s'est déroulé l'été dernier, une étape importante en vue de renforcer le dialogue entre les marins, entre les guerriers et entre les pays. Bien sûr, nous accueillerons plus tard, le mois prochain je crois, un groupe de travail chinois à Victoria, car leur marine fait comme la nôtre; partout dans le monde, elle noue des relations sur lesquelles elle pourra s'appuyer.

Je pense que c'est là-dessus que nous continuerons de mettre l'accent, en profitant de l'occasion pour nous engager avec la Chine et faire en sorte, dans la marine comme en tant que pays, de bien comprendre leurs desseins.

• (1225)

M. Joe Peschisolido: J'aimerais vous poser une dernière question de suivi, amiral McDonald, et je passerai ensuite à l'amiral Newton. Ma région est celle de Steveston—Richmond-Est. Comme vous le savez, à Steveston, nous avons toujours contribué à l'effort de guerre. Nos poissons et nos conserveries ont nourri les hommes et les femmes au combat. En outre, notre région a constitué un emplacement stratégique pour notre effort de guerre. Voilà pour le

volet historique, mais entrevoyez-vous un rôle pour le bras sud du Fraser et pour cette partie de Vancouver au titre de la disponibilité opérationnelle navale dans les cinq à dix prochaines années?

Cam Art McDonald: Les collectivités côtières sont toujours les bienvenues quand elles veulent appuyer la disponibilité opérationnelle navale, et votre région de Vancouver l'a déjà fait, comme vous l'avez souligné — et je vous en remercie — et elle continuera de le faire. Nous avons bien entendu d'importants programmes de construction navale en cours à Vancouver, mais seulement en ce qui concerne la défense et la sécurité, individuelle et nationale, dans la région de l'Asie-Pacifique, votre région a un rôle clé à jouer en tant que région de marins contribuant à la surveillance de notre pays.

M. Joe Peschisolido: Vous avez tous les deux parlé de la région indopacifique, pour dire qu'elle ne concerne pas seulement l'Asie, mais aussi le sous-continent. La montée de l'Inde représente également un développement géopolitique très stratégique. Jusqu'ici, l'Inde s'est appuyée sur la Russie ou sur l'Union soviétique pour s'armer. Elle se tourne maintenant davantage vers les États-Unis et d'autres pays. Envisagez-vous un rôle pour le Canada dans cette montée de l'Inde en tant que puissance navale?

Cam Art McDonald: Si vous n'y voyez pas d'inconvénient John, je répondrai à cette question.

Je soulignerai simplement que, comme l'a dit John, la région de l'Inde et de l'Asie-Pacifique est au cœur de notre réengagement dans le cadre de la politique visant à générer une force d'avancement. Nous avons déjà eu à Ottawa des discussions très avancées entre les commandants de nos deux marines, au sujet des possibilités à exploiter pour l'avenir. En nous appuyant sur ces discussions, nous avons récemment visité le *Winnipeg*, qui revenait de l'opération d'apaisement en Inde, et nous envisageons un retour en Inde dans le cadre de notre programme de navigation de 2017, et la possibilité de collaborer avec certains actifs de la marine indienne dans la région de l'Asie du Sud-Est, afin de renforcer encore une fois notre collaboration à titre de réseau de marines en mer.

Le président: C'est tout le temps que nous avons.

Monsieur Garrison, la parole est à vous.

M. Randall Garrison: Merci beaucoup, monsieur le président.

Bien entendu, étant de la côte ouest, j'ai essayé d'encourager ce Comité à rendre visite aux Forces maritimes du Pacifique [FMAR (P)], malgré la tendance à croire qu'Esquimalt est très loin, même si je ne sais pas exactement quel est le point de référence.

Je veux donner suite à cette question de disponibilité opérationnelle et de souveraineté que nous avons soulevée ici, et parler de deux choses. La première concerne la tendance croissante, au MDN, à se tourner vers la sous-traitance pour ce que certains qualifient d'opérations d'entretien périodique de la marine canadienne, afin de réaliser des économies présumées à court terme. La seconde est la tendance observée chez les fournisseurs d'équipement neuf à faire valoir qu'ils sont les seuls à pouvoir en faire l'entretien. Je voudrais savoir si vous partagez les préoccupations de bon nombre de personnes, à savoir qu'en faisant cela, nous risquons de constater qu'en temps de crise, ces fournisseurs privés seront occupés, indisponibles ou en faillite et ne seront donc pas en mesure de fournir au moment opportun le service prévu au départ.

Ma question porte donc sur la privatisation des services d'entretien existants, et sur le fait qu'une partie des nouveaux équipements dont sont dotés les nouveaux navires seraient si complexes que nous ne pouvons pas en faire nous-mêmes l'entretien.

•(1230)

Cam John Newton: Monsieur, c'est une excellente observation, et c'est un grand sujet de préoccupation pour nos hommes et nos femmes spécialistes de la réparation de navires, et je ne... je ne réduirai jamais cela. En fait, l'un de mes rôles consiste à toujours faire valoir nos installations d'entretien de la flotte, de réparation des navires et les membres du personnel des autres métiers, afin de montrer la valeur de leurs compétences dans des métiers spécialisés, et de rappeler toutes les fois où ils ont permis à nos navires de demeurer opérationnels. Que ce soit par suite d'un incendie dans un navire au coeur des opérations au large du Koweït ou de la panne d'une frégate dans le cadre de la mission d'apaisement de l'OTAN, ces gens sont toujours prêts à venir à la rencontre de nos navires et à aider nos marins à garder les navires prêts à intervenir. Ma tâche consiste à toujours faire état de leur grande valeur.

Nous avons trois niveaux d'entretien. Le premier incombe à l'équipage du navire; le deuxième survient au retour au port, quand l'intervention spécialisée d'un entrepreneur ou de l'unité de réparation navale est requise; et le troisième est l'entretien en cale sèche, directement dans le bâtiment, où sont déployés les efforts de réparation les plus difficiles et les plus complexes, qui ne peuvent se faire en une semaine ni même en un mois, quand un navire est dans sa période d'utilisation en seconde ligne.

Nous avons déjà, aux deuxième et troisième niveaux d'entretien, des entrepreneurs prêts à faire preuve d'une grande disponibilité pour nos navires. L'ensemble de la flotte de la classe Kingston, soit 12 navires de patrouille, est l'objet d'un contrat de soutien en service avec une entreprise civile. Nous évaluons leur rendement et nous les gardons sur le qui-vive, et nos navires demeurent prêts à intervenir, appuyés comme il se doit par un agent civil.

Nous avons un contrat d'entretien de troisième niveau à long terme des sous-marins à Victoria, et c'est la raison pour laquelle l'utilisation prépondérante de cette flotte est prévue aux environs de ce chantier.

Le recours à des entrepreneurs s'est même étendu aux domaines de spécialisation au fil du temps. Nous ne maintenons pas en poste une main-d'oeuvre nombreuse en soudage et en découpage. Il s'agit d'une capacité d'entretien très proche du milieu agricole, et nous nous tournons vers l'industrie, parce que les entrepreneurs y sont tellement nombreux que nous pouvons profiter de la concurrence pour négocier les prix au cas par cas, contrat par contrat.

Il y a des domaines dans lesquels nous devrions naturellement nous tourner vers le soutien en service ou les contrats locaux. Il y a toutefois des domaines, comme vous le soulignez, où on utilise de vieux équipements ou d'autres qui utilisent des moyens de guerre à la fine pointe de la technologie par ailleurs peu utilisés dans le monde, et pour lesquels il existe peu d'industries adaptées à cette spécialisation, et nous voulons dans ceux-là conserver nos compétences à long terme et les faire évoluer à mesure que cette capacité prend de l'âge.

C'est ainsi que je conçois notre rôle dans ce domaine très spécialisé. Nous devons prendre nos unités de réparation de navires actuelles, qui comptent environ 900 personnes, et veiller à ce que ces effectifs de fonctionnaires civils de grande envergure — hautement techniques et hautement opérationnels — évoluent vers les bons domaines à mesure que nous nous tournons vers des navires de guerre plus complexes, qu'il s'agisse de sous-marins, du navire canadien de surface ou même de certaines capacités du navire de soutien interarmées.

Le navire de patrouille extracôtier de l'Arctique et le navire de soutien interarmées ne font toutefois pas partie des systèmes haut de

gamme particulièrement difficiles à entretenir. Nous essayons d'atteindre un juste équilibre entre une solution commerciale adaptée à nos besoins, en fonction des enseignements retenus avec la flotte de la classe Kingston, et les domaines de spécialisation qu'exigent les moyens de guerre de pointe.

Je vais arrêter là ma réponse, Art, et vous laisser 10 secondes.

Le président: Quelqu'un pourrait revenir sur ce point.

Compte tenu du peu de temps qui nous reste, je vais le diviser équitablement et donner à chaque parti cinq minutes. Je dois vous quitter un moment pour des travaux à huis clos du Comité à la toute fin.

Cela dit, madame Romanado, la parole est à vous pour cinq minutes.

Mme Sherry Romanado: Merci beaucoup, monsieur le président.

J'aimerais aborder une chose dont mon collègue M. Bezan a parlé en ce qui concerne nos sous-marins de la classe Victoria. Nous avons été informés au NORAD de l'importance croissante de protéger notre Arctique, et ainsi de suite. Nous avons vu que nos homologues en Russie, en Corée du Nord et en Chine s'intéressent à notre Arctique.

Que pensez-vous du remplacement de nos sous-marins de la classe Victoria par des sous-marins nucléaires, pour avoir la capacité de patrouiller dans l'Arctique? Je suis curieux de connaître votre opinion à ce sujet. Évidemment, nous parlons de la complexité de l'acquisition de sous-marins nucléaires. Le SMA Finn en a parlé la semaine dernière. Peut-être pourriez-vous nous dire ce que vous pensez des sous-marins de la classe nucléaire?

•(1235)

Cam Art McDonald: Si vous le voulez bien, John, je répondrai à cette question.

Je pense qu'au lieu de se concentrer sur le nucléaire, l'approche que la Marine adopte habituellement pour élaborer l'énoncé de ses besoins consiste à faire le point sur l'objectif visé. Vous en avez parlé. Les gens reviennent souvent au nucléaire parce qu'ils parlent de la capacité de fonctionner sous la glace, ou de la propulsion anaérobie, si vous préférez. Il existe un certain nombre de méthodes possibles pour ce genre de propulsion, et les méthodes plus avancées augmentent chaque jour, en plus de l'option nucléaire. Je dirais que nous nous pencherons certainement sur cette possibilité quand nous examinerons la poursuite du service sous-marin avec des classes ultérieures.

Mme Sherry Romanado: Amiral Newton, voulez-vous ajouter quelque chose?

Cam John Newton: Il existe un rôle, un lieu et un temps pour chaque type de sous-marin, qu'il s'agisse d'un bateau conventionnel comme la classe Victoria ou d'un bateau japonais avec un système de propulsion anaérobie ou une plate-forme nucléaire. Il existe, dans un monde d'alliances et de partenariats, une contribution vraiment précieuse pour chaque type de sous-marin, et donc une place de choix pour le sous-marin canadien.

Le Nord ne représente pas un environnement opérationnel facile. Ce n'est pas nécessairement le domaine de la guerre sous-marine non plus. Lorsque vous avancez au-dessus du cercle polaire arctique, vous vous dirigez vers les voies maritimes que les services étrangers doivent utiliser pour quitter l'Arctique, quand ils tentent d'utiliser leur marine pour influencer sur les affaires mondiales. Les marines qui influent sur les affaires mondiales, pour le meilleur ou pour le pire, ne se dirigent pas nécessairement vers le pôle Nord ou vers l'archipel arctique.

Il existe un rôle dans le Nord; il existe un rôle pour tous les genres de sous-marins, mais nous avons tendance à aller où les forces adverses potentielles essaient de quitter l'Arctique pour influencer sur les affaires mondiales. C'est ainsi aujourd'hui. Je ne peux pas vous dire comment cela se passera à l'avenir, mais dans la réalité d'aujourd'hui, mon rôle consiste à envoyer mon navire vers ces voies maritimes de sortie des eaux du Nord.

Mme Sherry Romano: Étant donné qu'il y a un long délai entre le DORS, la DDP, l'achat comme tel et la disponibilité du navire, ne devrions-nous pas commencer à réfléchir aux capacités dont nous aurons besoin dans 10 ou 20 ans, puisqu'il faut prévoir beaucoup de temps entre l'achat de l'équipement et sa mise en service?

Cam Art McDonald: Nous avons parlé du dialogue qui se poursuit concernant toutes nos capacités et la façon dont elles doivent évoluer. Ce dialogue sera certainement éclairé une fois que les résultats de l'examen de la politique de défense seront publiés et recentreront le contexte, ainsi que l'angle sous lequel les planificateurs militaires devront examiner la situation à l'avenir.

Ce que l'amiral Newton et moi-même essayons de dire, c'est que l'utilisation de nos forces à titre générateur aujourd'hui — et demain à court terme — vise à s'assurer que nous optimisons nos ressources et à démontrer le bien-fondé de notre capacité. C'est facile à faire dans le contexte actuel, comme on a pu le voir l'an dernier avec le NCSM *Windsor*.

John?

Cam John Newton: Si je peux seulement conclure, madame, pour dire que notre rôle, en tant que générateurs de force, a consisté à examiner le cycle des sous-marins, qui est un cycle d'entretien et un cycle opérationnel très complexe. Notre rôle a permis de peaufiner l'activité cyclique des navires et de prolonger leur durée de vie utile. Nous avons appris, grâce à l'utilisation évoluée et à un rythme soutenu des navires, de quoi ceux-ci étaient capables, de quel genre d'entretien il doit faire l'objet, quel type de chaîne d'approvisionnement est nécessaire, et quel type de contrat à long terme avec un tiers, de contrat de soutien en service, est nécessaire.

Nous réussissons vraiment bien à éclairer le processus qui mène à la discussion sur les capacités futures, car cela permet d'établir l'heure et la date à laquelle les programmeurs d'Ottawa et tous nos alliés au gouvernement seront en mesure de coordonner le tout pour que ce programme de remplacement puisse être lancé. Nous créons l'espace — car c'est notre travail — et soulignons la proposition de valeur dont vient de parler M. McDonald.

Mme Sherry Romano: C'est ça?

Le président: C'est ça.

Monsieur Bezan, vous avez la parole.

M. James Bezan: Merci, monsieur le président.

Parlons un peu de la phase de conception du futur navire de guerre. Certains se sont dits d'avis qu'il ne faudrait pas viser 12 à 15 navires d'un coup, mais échelonner la fabrication et les livraisons,

afin que le travail puisse être réparti entre divers chantiers navals et qu'on puisse évoluer au rythme de la technologie. D'aucuns ont aussi émis des réserves sur le fait que le navire aura le tonnage d'une frégate, parce que, bien que cette formule donne lieu à des bâtiments plus robustes, du type destroyer — compte tenu de la menace changeante et de l'évolution technologique —, il serait bon de conserver une certaine souplesse dans la conception d'unités modulaires pouvant être facilement installées et désinstallées pour permettre une mise à jour technologique plus facile ou des changements de mission qui pourraient être confiés aux futurs bâtiments.

J'aimerais entendre votre point de vue à cet égard, messieurs. Qu'espérez-vous du côté des futurs navires de guerre?

• (1240)

Cam Art McDonald: Je vais commencer, monsieur Bezan, et John pourra enchaîner.

Les aspects que vous avez soulignés, monsieur, sont au nombre des considérations que nous avons prises en compte dans le travail que j'ai eu le plaisir de diriger ces dernières années, quand nous avons cherché à définir le genre de capacité qui nous serait utile entre la livraison du navire et la fin de sa durée de vie utile. Nous suivons évidemment ce dossier tandis que nous recevons des réponses à nos demandes de propositions. Entre-temps, nous devons veiller à ce que ces navires répondent au genre de missions que nous comptons lui confier dans l'avenir. Je parle ici de son exploitation et de la nécessité de démontrer sa capacité de navire polyvalent, capacité qu'il devra conserver en service.

L'autre élément, celui de générateur de force, qui retient vraiment mon attention, se ramène à la série de questions de Mme Rempel relativement à la chaîne d'approvisionnement, c'est-à-dire aux avantages inhérents à la diminution du nombre de plateformes dont nous disposons quant à la diversité, aux différentes variantes et aux dérivés qui exigent autant d'éléments de formation et de chaîne d'approvisionnement particuliers pour garantir l'état de préparation de la Marine. Il y a un avantage à disposer de bâtiments polyvalents, mais il faut alors tenir compte du nombre de variantes possibles qui peuvent en découler.

Cam John Newton: Voilà d'excellentes questions. Nous avons un personnel nombreux à Ottawa qui veille à ce que nous produisions les meilleurs résultats compte tenu des contraintes auxquelles nous sommes confrontés en matière d'acquisition de défense.

Pour ce qui est de mon niveau de commandement, je dois dire que nous devons prouver et soutenir que nous sommes capables de nous déployer à l'échelle internationale et que nous avons une marine appréciée chaque fois qu'elle doit intervenir au nom de la nation. La capacité à se déployer à l'échelle internationale signifie que le navire envisagé doit être de fort tonnage. Or, dans le domaine des navires de guerre, celui que nous envisageons maintenant est effectivement gros. Il n'est pas énorme, mais il présente un tonnage relativement important qui lui confère une véritable stabilité en mer et lui donne la possibilité d'emporter de gros hélicoptères. Il a l'espace nécessaire à bord pour accueillir les effectifs dont nous aurons besoin en vue d'un déploiement à l'échelle planétaire, et il a les espaces nécessaires pour accueillir davantage de matériel et de moyens dans l'avenir, quand la technologie et les finances nous permettront de perfectionner ces navires au fur et à mesure de leur évolution. Nous sommes toujours en quête d'une capacité additionnelle qui correspond essentiellement aux éléments modulaires que nous avons ajoutés à tous nos bâtiments de guerre, des éléments qui sont renouvelés au fur et à mesure de l'évolution des choses. Si nous partons de l'hypothèse que notre marine doit pouvoir être déployée à l'échelle internationale, et que nous avons besoin pour cela d'une plateforme relativement grosse, de grande capacité d'accueil, alors nous devons nous diriger vers ce que vous avez mentionné.

La modularité ne nous effraie pas, mais il appartient aux responsables des programmes de décider si c'est effectivement la voie à suivre. Dans le cas des bâtiments de la classe Kingston, nous avons acquis une certaine expérience sur le plan de la modularité et des missions modulables. Cela comporte cependant une série de défis qu'il vaut la peine d'étudier.

Je vais m'arrêter sur une dernière remarque. Nous allons toucher un navire de patrouille pour l'Arctique — 6 000 tonnes, avec un rayon d'action de 6 000 milles, un grand volume d'accueil, un espace utilitaire pour des missions variées qui sera également modulable pour parvenir au plein potentiel de ce que nous avons acheté — et qui correspond tout à fait à ce dont vous venez de parler.

M. James Bezan: Me reste-t-il une minute?

Le président: Un peu moins.

M. James Bezan: Alors, je me contenterai d'une brève question.

La marine a des difficultés du côté de sa réserve depuis des années, tant pour ce qui est du recrutement que du maintien des gens en poste. Où en sommes-nous maintenant dans le cas des flottes de l'Atlantique et du Pacifique pour ce qui est des réservistes et comment les a-t-on intégrés dans ces flottes?

Cam Art McDonald: Je suis investi de l'autorité fonctionnelle de superviser la revitalisation des réserves navales à partir de missions essentiellement spécifiques, à bord de bâtiments de la classe Kingston, et des défis sur le plan du maintien de ces réserves. Ces derniers temps, nous nous sommes réorientés dans le sens d'une mission d'augmentation stratégique afin de permettre à nos réservistes de servir sur toutes les classes de bâtiment. Nous avons établi des seuils. Nous proposons également à nos réservistes civils la possibilité de prendre part à des missions particulières, comme la sécurité maritime. Les réservistes civils ne sont pas intégrés aux réserves de façon permanente. J'ai passé le dernier week-end auprès de nos réserves à effectuer des exercices régionaux et je peux vous dire que ces gens-là ont une pêche extraordinaire, ils sont emballés par la possibilité d'appartenir, de nouveau, à la catégorie des citoyens-marins.

Le recrutement connaît un regain dans les réserves navales — d'abord, grâce à cette notion de pertinence dont j'ai parlé, à la

possibilité que nous représentons pour les recrues et, deuxièmement, grâce à l'effort que nous avons déployé sur le plan du recrutement dans les réserves, soit au réinvestissement que nous avons effectué dans chacune de nos 24 divisions navales. Nous connaissons des résultats positifs après tout cela. Pas plus tard que le week-end dernier, au NCSM *Malahat*, à Victoria, on m'a expliqué que 2016 avait été une année record pour le recrutement de presque 20 marins, et l'année n'est même pas terminée.

• (1245)

Le président: Amiral, je dois vous arrêter sur cette question.

Monsieur Garrison, c'est à vous.

M. Randall Garrison: Merci beaucoup, monsieur le président.

Tout le monde parle de génération de force et, comme M. Fisher, j'ai été conseiller municipal et j'ai toujours pensé que les municipalités ont un rôle à jouer sur le plan de la génération de force, justement pour permettre aux gens de se rendre à leur base. Nous avons un problème croissant dans le cas de la BFC Esquimalt quant au transport jusqu'à la base, à cause de l'augmentation du nombre d'emplois sur cette base et dans le chantier naval.

Revenons-en à la question du recours aux entrepreneurs privés, qui a été posée à l'amiral McDonald, et à celle du nouvel équipement de haute technologie qui pourrait servir à bord des nouvelles plateformes, de même qu'au fait que les manufacturiers soutiennent qu'ils doivent assurer la maintenance eux-mêmes pour que l'équipement demeure fonctionnel. J'ajouterais une chose, c'est que nous sommes en train de signer des accords de libre-échange qui vont permettre à des soumissionnaires non canadiens de briguer notamment les marchés de la Défense. Je vous repose la question: quelle incidence le recours à des fournisseurs privés pourrait-il avoir sur l'état de préparation de notre flotte ainsi que sur notre sécurité et notre souveraineté.

Cam Art McDonald: J'apprécie que vous mainteniez votre série de questions. Comme l'amiral Newton l'a souligné tout à l'heure, je crois qu'il y a place pour les deux. Grâce au transfert de connaissances qui se fait au sujet de l'équipement entre les manufacturiers et nos installations de maintenance de la flotte, nous sommes en mesure de nous doter de moyens stratégiques et opérationnels en propre pour assurer la maintenance de deuxième et de troisième échelons de notre matériel et pour le faire en toute confiance.

Il y a cependant un avantage à essayer de trouver le bon équilibre entre les services offerts par les industriels et ceux assurés par les services de maintenance à l'interne, ne serait-ce que pour nous permettre de mieux gérer — en qualité de générateur d'une force qui doit nous permettre de réagir à la menace ainsi qu'aux circonstances changeantes — les moyens qui sont souvent non essentiels et qui obéissent à une courbe d'approvisionnement sinusoïdale. Nous profitons aussi de la souplesse que nous confère la prestation de services multiples dans le cas de nos opérations d'entretien courant, ce qui nous donnera une plus grande efficacité dans l'avenir.

M. Randall Garrison: Parfait.

Pour ce qui est des réserves, je devrais vous poser de nouveau la question, amiral Newton. Vous voudriez ajouter une question à ce propos.

Cam John Newton: Effectivement. Notre travail consiste à faire en sorte que les réserves soient emballantes, que les réservistes soient tout aussi appréciés que les autres marins, qu'on arrête de faire la distinction entre les réserves et la force régulière. Nous sommes une seule et même Marine. Les réservistes sont soit à temps plein, soit à temps partiel. Nous nous efforçons d'accélérer leur formation en vue de leur certification, au sein de leurs unités, et je dois dire que nous déployons beaucoup d'efforts à ce titre.

Nous n'avons pas de problème avec tous les métiers, mais avec certains seulement. Tous les secteurs techniques de la marine éprouvent des difficultés. Tout cela tient au génie maritime. Chaque fois qu'on a affaire à un métier qui exige un haut degré de spécialisation, les choses sont plus délicates. Nous veillons à pouvoir certifier plus rapidement les membres des réserves grâce à la modernisation de notre système de formation.

Enfin, nous insistons pour que les réservistes soient formés tout de suite après leur recrutement afin qu'on ne risque pas de nous blâmer pour les freiner dans leur progression de carrière. Nous déployons énormément d'effort pour savoir comment faire rapidement passer ces gens-là de la formation de base, c'est-à-dire de l'étape d'étudiant universitaire, à celle de marin opérationnel, en uniforme. Nous ne perdons pas de temps pour améliorer ce processus.

Le président: Amiral Newton et amiral McDonald, je vous remercie de votre visite aujourd'hui. Vos témoignages vont dans le sens de ce que recherchons. Merci beaucoup, messieurs.

Nous allons maintenant traiter de travaux du Comité à huis clos.

[La séance se poursuit à huis clos.]

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>