



Chambre des communes
CANADA

Comité permanent de la défense nationale

NDDN • NUMÉRO 007 • 3^e SESSION • 40^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le jeudi 1^{er} avril 2010

—
Président

L'honorable Maxime Bernier

Comité permanent de la défense nationale

Le jeudi 1^{er} avril 2010

•(1105)

[Français]

Le président (L'hon. Maxime Bernier (Beauce, PCC)): Bonjour et bienvenue à notre septième séance du Comité permanent de la défense nationale.

Conformément au paragraphe 108(2) du Règlement, nous allons faire une étude du budget d'immobilisations et d'acquisitions du ministère de la Défense nationale.

Nous avons le privilège d'avoir avec nous le sous-ministre adjoint, M. Dan Ross.

[Traduction]

Merci d'être avec nous ce matin. Je vous cède la parole, monsieur Ross, puis les membres pourront discuter avec vous.

Vous avez de 10 à 12 minutes. La parole est à vous.

M. Dan Ross (sous-ministre adjoint (Matériels), ministère de la Défense nationale): Merci, monsieur le président.

Membres du comité, mesdames et messieurs, merci de m'avoir invité afin que je puisse vous entretenir de l'approvisionnement au sein du ministère de la Défense nationale.

Comme l'a indiqué le président, je suis sous-ministre adjoint chargé des matériels. Le Groupe des matériels est le fournisseur de services central et l'autorité fonctionnelle pour tout ce qui concerne le matériel des Forces canadiennes et du ministère de la Défense nationale. Essentiellement, cela veut dire que le Groupe des matériels est responsable de l'acquisition et de la gestion de l'équipement pour toute la durée de son cycle de vie, depuis l'étape de l'approbation du besoin jusqu'à celle de l'aliénation du matériel.

Le Groupe des matériels détient l'autorité globale de la conception des équipements et des systèmes des Forces canadiennes. Il supervise aussi les relations en matière de matériels de défense avec d'autres ministères et organismes fédéraux, avec l'industrie de la défense, avec les gouvernements étrangers et avec les organisations internationales.

[Français]

Nous employons 4 400 civils et militaires. Il faut que notre personnel soit professionnel et expérimenté pour accomplir toutes les activités d'approvisionnement auxquelles nous faisons face, et j'estime que nous sommes chanceux de pouvoir compter sur des gens professionnels, innovateurs, compétents et dévoués. Nous faisons de gros efforts pour améliorer nos compétences professionnelles en matière de gestion de projets complexes.

[Traduction]

J'administre un budget annuel de plus de 3,5 milliards de dollars pour les immobilisations et un autre budget de 2,6 milliards de dollars pour la maintenance et les modifications. Nous supervisons la gestion de grands systèmes et d'autres biens d'une valeur de plus de 22 milliards de dollars, et j'administre conjointement avec le

Commandement du soutien opérationnel du Canada des stocks évalués à 5,2 milliards de dollars.

En moyenne, le montant total que nous dépensons en une année se chiffre environ à 6 milliards de dollars. La stratégie de défense Le Canada d'abord nous fournit un cadre de financement très prévisible, qui est renforcé par le plan d'investissement stratégique du ministère. Permettez-moi d'ajouter que l'établissement des budgets selon la comptabilité d'exercice constitue une amélioration importante, qui a accéléré les acquisitions pour la défense au cours des trois ou quatre dernières années.

Le problème qui me tient éveillé la nuit et dont vous êtes bien conscients est le rythme des opérations des Forces canadiennes dans le monde, en particulier au cours de la dernière décennie. Actuellement, les Forces canadiennes participent à 18 missions internationales, où se trouvent 5 200 militaires canadiens. Ce rythme des opérations, si vitales soient-elles, consomme des ressources, augmente les besoins en maintenance et en réparation d'équipement et raccourcit les délais de remplacement de l'équipement.

[Français]

Notre équipement est souvent unique, généralement très complexe ou sophistiqué et requiert fréquemment une période d'adaptation de la part des membres de nos forces.

[Traduction]

Les Forces canadiennes doivent s'approvisionner chez les grands fournisseurs, qui sont peu nombreux et le deviennent de moins en moins, au fil des fusions des grandes sociétés du domaine de la défense. De plus, ces fournisseurs ont, parmi leurs clients, d'autres pays que le Canada.

Enfin, notre travail ne se limite pas à répondre aux besoins urgents, à court terme, des troupes canadiennes engagées dans des combats, ainsi qu'aux besoins à long terme visant à concrétiser la vision future de la défense. Nous avons aussi la responsabilité, envers les contribuables canadiens, d'optimiser l'utilisation des deniers publics, tout en tenant compte des retombées industrielles et régionales, des règlements et des lois sur l'environnement, la santé et la sécurité ainsi que des traités et des accords commerciaux internationaux.

Je vous dirais que nous avons à notre actif de bonnes réalisations pour nos troupes, au cours des dernières années. Par exemple, nous avons beaucoup allégé le processus d'acquisition au cours des cinq dernières années. Au cours des 10 années précédentes, il fallait en moyenne 107 mois pour conclure un marché. Ce délai n'est plus que de 48 mois. Nous y sommes arrivés essentiellement en passant d'un processus axé sur des exigences détaillées à un processus axé sur des exigences plus élevées de rendement. Nous avons aussi réduit au minimum les spécifications sur mesure et nous avons eu davantage recours aux produits standards ayant fait leurs preuves.

[Français]

En appliquant ces concepts, nous avons vu de nombreux exemples de succès en matière d'approvisionnement, dont celui relié à la modernisation des CF-18. Le dernier avion de chasse a été livré la semaine dernière, plus tôt que prévu et bien en dessous du budget alloué.

• (1110)

[Traduction]

Je me dois de mentionner aussi le programme de modernisation des navires de la classe Halifax, conçu pour prolonger la vie opérationnelle de nos frégates. C'est un programme d'une valeur de plus de 2 milliards de dollars, qui est bien avancé. La première frégate sera mise en cale sèche cet automne, à Halifax.

Quatre aéronefs C-17 de transport aérien stratégique ont été livrés à l'avance et ont coûté moins que prévu.

[Français]

Nous prévoyons obtenir le premier de 17 nouveaux aéronefs Hercules de transport tactique bientôt, soit six mois plus tôt que prévu.

[Traduction]

Nous avons signé, en août 2009, un contrat pour l'obtention de 15 nouveaux hélicoptères Chinook 47F, qui seront basés à Petawawa. Cela augmentera énormément la capacité de l'armée de mener toutes sortes d'opérations de combat ou de secours en cas de catastrophe.

Nous avons acquis des chars d'assaut de type Leopard 2, qui se sont montrés d'une grande efficacité en Afghanistan et qui offrent une protection vitale à nos troupes lors des missions dangereuses.

Le dernier projet que je voudrais vous mentionner est l'acquisition des camions de logistique blindés, qui se sont révélés, eux aussi, d'une grande efficacité en Afghanistan. Nos équipages n'ont subi aucune perte depuis l'acquisition de ces camions.

De nombreux autres projets ont passé le stade de l'attribution du contrat ou de la livraison, au cours des quatre ou cinq dernières années.

Grâce à la stratégie de défense Le Canada d'abord, le ministère remplacera d'autres gammes d'équipements essentiels afin de préserver au maximum la souplesse opérationnelle des Forces canadiennes. Ainsi, on remplacera les contre-torpilleurs, les frégates et les aéronefs de recherche et de sauvetage à voilure fixe, c'est-à-dire les Buffalo et les Hercules.

Nous ferons aussi l'achat de la prochaine génération de chasseurs, pour remplacer la flotte actuelle de CF-18. Nous remplacerons les aéronefs de patrouille maritime Aurora, les navires de soutien interarmées et les navires de patrouille des côtes de l'Arctique.

Enfin, je vous signale que nous ferons l'acquisition progressive d'une nouvelle flotte de véhicules et de systèmes de combat terrestre qui serviront à protéger les soldats des forces terrestres canadiennes

dans les missions à haut risque, à l'étranger. Ces acquisitions comprendront des véhicules de combat rapproché, la modernisation des véhicules blindés légers, qui sera faite par GDLS à London, en Ontario, un véhicule de patrouille blindé tactique et de nouveaux engins blindés de génie conçus sur le modèle des chars Leopard 2.

Il convient de souligner l'importance du remplacement de nos navires. Tel qu'indiqué dans le discours du Trône, le gouvernement continuera à appuyer le développement durable de l'industrie de la construction navale au moyen d'une approche à long terme concernant les marchés fédéraux. Afin de tirer profit du nombre de projets de construction navale qui seront entrepris par notre ministère et par d'autres ministères, tels que la Garde côtière canadienne, nous avons élaboré une stratégie nationale d'approvisionnement en matériel naval. Nous fournirons ainsi du travail aux chantiers navals canadiens pour aussi longtemps que nous pouvons prévoir et nous optimiserons l'utilisation des deniers publics pour le Canada, pour la défense et pour l'économie.

Il n'existe, dans le secteur public canadien, aucun autre organe comparable au Groupe des matériels du ministère de la Défense nationale, quant à la taille et aux fonctions. Je suis fier de nos réalisations des dernières années.

Monsieur le président, je serai enchanté de répondre aux questions des membres.

[Français]

Le président: Merci beaucoup, monsieur Ross.

[Traduction]

Je cède la parole à M. Wilfert.

L'hon. Bryon Wilfert (Richmond Hill, Lib.): Monsieur le président, y aura-t-il deux tours de table?

Le président: Je pense que oui.

L'hon. Bryon Wilfert: Je vais partager le temps qui m'est accordé avec mon ami, M. Martin.

Le président: Vous pouvez disposer de votre temps.

L'hon. Bryon Wilfert: Merci, monsieur Ross, d'être parmi nous.

Lorsque le gouvernement a commandé un rapport sur la question, l'Association des industries canadiennes de défense et de sécurité a indiqué qu'un seul ministre, et non trois, devrait superviser les achats futurs d'équipement, auxquels des milliards de dollars seront consacrés. Je suis tout à fait d'accord avec eux. J'espère que le gouvernement va donner suite à cette suggestion dans les plus brefs délais, car de nombreux projets semblent être une grande source de frustration.

Parmi les problèmes qu'on a maintes fois soulignés se trouve la pénurie de gestionnaires de projet dans le système. J'ai déjà posé cette question auparavant. Ce problème a manifestement de graves conséquences sur le fonctionnement du système, qui ne peut pas être efficace ainsi. Pourriez-vous nous dire brièvement ce que vous en pensez? Par la suite, je voudrais vous poser des questions sur quelques projets en particulier.

• (1115)

M. Dan Ross: Merci, monsieur.

Il est vrai que les gestionnaires de projet possédant une expérience suffisante pour se charger de grands projets complexes et extrêmement difficiles sont relativement rares. Au cours des 15 dernières années, nous n'avons pas eu beaucoup de grands programmes complexes. Sur une période de six ans, mon prédécesseur avait en fait attribué le contrat d'un seul projet majeur, soit le projet des hélicoptères maritimes.

Cela dit, nos réalisations ont été nombreuses au cours des dernières années. Nous avons pris de l'expansion et nous sommes dotés d'une équipe de gestionnaires de projet très compétents. Nous faisons énormément d'efforts pour définir les critères de qualification des professionnels de la gestion de projet.

Je vous donne deux exemples. Nous avons adopté et documenté une norme internationale de qualification qui définit le travail d'un gestionnaire de projet complexe. Deuxièmement, nous avons convenu avec le Secrétariat du Conseil du Trésor que nous ferions une analyse de la complexité et des risques de chaque projet. Nous essayons d'affecter à un projet donné un gestionnaire dont les compétences sont adéquates, compte tenu des risques en cause. Par exemple, on attribue une cote allant de un, pour les projets les plus simples, jusqu'à quatre, pour les plus complexes. La plupart des gestionnaires de projet sont aptes à se charger des projets cotés entre un et trois, et nous essayons de développer leurs compétences par des colloques et d'autres activités de formation. J'ai envoyé deux gestionnaires d'expérience en Australie suivre un programme de maîtrise en gestion de projet complexe. Ils sont là-bas pour une période d'un an. En retour, l'Australie envoie au Canada des gestionnaires de projet possédant une très vaste expérience.

Nous sommes presque prêts à mettre en oeuvre notre structure de qualification officielle pour les gestionnaires de projet complexe. Il faut beaucoup de temps pour arriver au niveau des gens qui sont aptes à s'occuper de projets complexes de niveau 4, mais nous nous y employons avec beaucoup d'énergie. Nous avons fait des progrès. Où en sommes-nous maintenant? Nous n'avons pas encore complètement atteint l'objectif.

L'hon. Bryon Wilfert: Monsieur le président, j'aimerais que M. Ross nous fournisse de la documentation sur ce programme d'échange. Je trouve qu'il serait intéressant d'y jeter un coup d'oeil.

Concernant les navires de soutien interarmées qu'on nous a promis il y a six ou sept ans et qui ne commenceront évidemment pas à être livrés en 2012, où en sommes-nous à l'heure actuelle?

M. Dan Ross: Comme vous le savez, au cours de l'été 2008, nous avons reçu, pour le projet des navires de soutien interarmées, des propositions qui n'étaient pas acceptables. Alors, le gouvernement a décidé de ne pas attribuer de contrat puisque ses conditions auraient été inadéquates. De concert avec le chef d'état-major de la Force maritime, nous avons révisé avec beaucoup de rigueur les exigences rattachées au projet et avons consacré beaucoup d'efforts à en examiner les facteurs de coût.

À l'époque où nous avons publié notre demande de propositions, le marché connaissait une expansion fulgurante. Mais, depuis ce temps, le secteur de la construction des navires de charge s'est effondré. Néanmoins, nous devons bien cerner les facteurs de coût. Nous devons les comprendre beaucoup mieux que nous les comprenions il y a deux ans.

Nous en sommes à la dernière phase de la conception préliminaire. Nous avons retenu les services d'une entreprise de conception technique qui travaille pour nous à la conception des navires de soutien interarmées. Nous voudrions nous inspirer de deux conceptions étrangères très réussies. Nous ne voulons pas faire

construire les navires à l'étranger, mais permettre à notre équipe de gestion de s'inspirer des bons navires déjà construits. Nous n'avons encore cogné officiellement à aucune porte, à l'étranger.

L'hon. Bryon Wilfert: Les besoins de la marine sont les plus pressants des trois armes, je crois. Permettez-moi de vous donner quelques exemples. Vous avez parlé des chars Leopard et Leopard 2. Il y en a quarante d'entreposés. On ne connaît pas encore les dates d'acquisition ni des avions d'attaque interarmées, ni des aéronefs de patrouille maritime, ni des aéronefs de recherche et sauvetage à voilure fixe. Les commandes de véhicules de combat rapproché et des véhicules de patrouille blindés tactiques...

Le gouvernement fait toutes ces annonces, puis on n'entend plus parler de rien. Il y a probablement un lien avec les efforts pour rendre les acquisitions plus efficaces, mais toujours est-il qu'on nous fait des annonces, mais que rien n'est livré. Il y a manifestement lieu de s'inquiéter, compte tenu des besoins qui existent. Mais, comme je l'ai dit, ce sont les besoins de la marine qui, à mes yeux, sont les plus pressants.

• (1120)

M. Dan Ross: Je pourrais peut-être faire un commentaire général sur la liste des futurs projets.

Ces programmes n'avancent pas tous en même temps. Un plan d'investissement a été très soigneusement dressé dans lequel est prévu l'ordre dans lequel les sommes seront dépensées. Vous ne pouvez pas investir en même temps dans tous les grands programmes de remplacement de plates-formes des Forces canadiennes. Les programmes sont tous échelonnés sur une longue période de temps et mis en oeuvre selon le moment où le ministère peut réellement dépenser l'argent et gérer la marge budgétaire.

Par exemple, une échéance est fixée pour la réalisation d'un programme de remplacement de véhicules de combat fermés; le processus d'adjudication du marché sera enclenché lorsque l'argent sera alloué dans le plan d'investissement.

L'hon. Bryon Wilfert: Toutefois, cela soulève des attentes. Les gens entendent parler d'un programme devant être mis en oeuvre, sans égard à l'échéance, et rien ne se produit. C'est retardé et retardé. À l'évidence, cela est un problème.

Mon temps est manifestement écoulé, mais la parole revient à M. Martin pour la prochaine série de questions.

Merci.

[Français]

Le président: Merci, monsieur Wilfert.

Je donne maintenant la parole à M. Bachand.

M. Claude Bachand (Saint-Jean, BQ): Monsieur le président, je voudrais souhaiter la bienvenue à M. Ross qui est un de nos favoris, car c'est quelqu'un qui manipule énormément d'argent. L'argent est important, ainsi que les retombées économiques et les contrats militaires.

J'ai examiné la consultation que l'AICDS a lancée avec l'ensemble des composantes industrielle et militaire. M. Wilfert a parlé de la gouvernance, il a dit qu'on pourrait demander à un seul ministre de diriger toute l'opération. De mon point de vue, ça prend quand même un responsable politique. L'AICDS faisait d'autres recommandations au sujet desquelles j'aimerais m'entretenir avec vous.

Notamment, il y a cette possibilité que le gouvernement mette en oeuvre une politique industrielle en matière de défense. Pour avoir consulté l'industrie à plusieurs reprises, je peux dire qu'elle n'est pas tellement satisfaite du fonctionnement des choses. Après la Stratégie de défense « Le Canada d'abord », on a décidé — sans trop de politique — que nous allions acheter des avions stratégiques, des avions tactiques, que nous allions acheter ceci et cela. Et l'industrie n'a pas tellement été consultée.

Par conséquent, favoriserez-vous aussi l'élaboration et la mise en oeuvre d'une politique industrielle en matière de défense qui pourrait aider l'industrie à concevoir ce que veut le gouvernement et à participer pleinement à son élaboration?

[Traduction]

M. Dan Ross: Merci, monsieur.

En fait, c'est la responsabilité d'Industrie Canada d'énoncer à cette fin une politique gouvernementale. Je sais que le gouvernement examinera très attentivement la recommandation de l'Association des industries canadiennes de défense et de sécurité et qu'il y réagira en temps opportun.

Au sujet du point que vous avez soulevé, la capacité de prévoir où nous investirons ensuite dans l'industrie est un gros problème. Je sais que Tim Page et l'association ont formulé une recommandation en ce sens, mais nous déployons beaucoup d'efforts pour faire connaître les priorités de la Stratégie de défense « Le Canada d'abord ». Je rencontre régulièrement les associations en cause et je les informe en détail.

Par exemple, les journées de l'industrie de l'armée, de la marine et de l'aviation se tiennent au cours de ce mois-ci; le personnel chargé d'évaluer les besoins en aviation et mon personnel chargé des projets participent à ces journées. Avec toutes les parties intéressées au Canada, nous passons soigneusement en revue le futur programme de la force aérienne, les échéances, les besoins et les lacunes. Nous avons des échanges très ouverts avec les participants.

La dernière chose que je pourrais dire, j'imagine, est que nous tenons plusieurs journées de l'industrie pour à peu près chaque projet et que nous affichons les versions préliminaires de nos documents sur les besoins à combler, de nos demandes de propositions, etc. La plupart des autres pays ne font rien de tel. Je crois que nous sommes bien en avance pour ce qui est des communications avec nos partenaires de l'industrie.

[Français]

M. Claude Bachand: Maintenant, ils recommandent également d'améliorer les pratiques et les processus d'approvisionnement. On entend entre autres beaucoup parler du partage de la gestion des risques. L'industrie semble dire que, lorsqu'une offre est mise en ligne par MERX ou par lettre d'intention, il y a un énorme risque pour l'industrie, mais que le gouvernement ne partage pas suffisamment ce risque.

Convenez-vous de cette affirmation?

• (1125)

[Traduction]

M. Dan Ross: La même chose me préoccupe. Le coût de ce transfert du risque à l'industrie nous est directement refilé. Lorsque j'insiste pour qu'une compagnie qui sera chargée de la construction d'un navire ou de la livraison d'un véhicule se munisse d'une assurance-responsabilité, la compagnie obtient du financement pour cette assurance et inclut son coût dans le prix de sa soumission.

Combien de fois payons-nous réellement pour cette question de responsabilité? Rarement. Nous perdons rarement. Il n'y a pas beaucoup de litiges au Canada dans les contrats de la défense comparativement aux États-Unis, par exemple — vraiment pas beaucoup. De plus, il est vraiment rare que nous perdions lorsqu'un litige survient.

Je crois que c'est vrai. Nous devons examiner le coût qui est ainsi transféré à l'industrie. Et l'industrie nous refile le coût pour quel risque réel au juste? Nous prenons cette question très au sérieux. Nous avons vraiment examiné cette question pour la première fois lors d'un projet de construction navale. Comme les compagnies vous le diraient, nous avons modifié les demandes de propositions au cours du processus pour réduire les risques relatifs à la responsabilité que nous leur avons transférée. C'est ce qu'ils nous ont dit. Nous avons examiné les façons de faire qui ont cours ailleurs dans le monde et nous avons modifié la demande de propositions.

[Français]

M. Claude Bachand: Je sais que vous connaissez votre dossier sur le bout des doigts. Pour le reste du temps qui m'est imparti, je voudrais passer en revue avec vous les principaux projets d'armement. La Bibliothèque a fait une recherche à notre intention.

J'aimerais que vous me disiez le coût de chacun des projets — de mémoire. Je sais que vous êtes capable de le faire. Je veux non seulement le coût d'acquisition, mais aussi le coût du soutien en service. S'il est question des Boeing C-17, qu'il s'agisse de 3 milliards de dollars, est-ce 1,5 milliard de dollars pour l'acquisition et 1,5 milliard de dollars pour le soutien en service?

[Traduction]

M. Dan Ross: Je n'ai pas le chiffre réel avec moi. Je crois que la valeur réelle du contrat conclu avec Boeing pour les C-17 s'élevait à un peu plus de 1 milliard — 1,1 milliard de dollars.

M. Claude Bachand: Pour l'acquisition.

M. Dan Ross: Pour l'acquisition. Je n'ai pas avec moi le prix du soutien en service mais je peux vous l'obtenir pour le...

[Français]

M. Claude Bachand: Pouvez-vous me le procurer aussi pour les Boeing, les Chinook?

M. Dan Ross: Oui.

M. Claude Bachand: Pouvez-vous me le procurer aussi pour les sous-marins de classe Victoria? L'acquisition est faite, mais y avait-il un soutien en service pour les sous-marins Victoria?

[Traduction]

M. Dan Ross: Je répondrai d'abord à la question sur les Chinook. Nous planifions un coût total d'un peu plus de 2 milliards de dollars pour 15 Chinook F. Cette somme ne comprend pas seulement le marché conclu avec Boeing mais également les frais de transport, des pièces de rechange, etc.

M. Claude Bachand: Pour l'acquisition.

M. Dan Ross: Le coût total — y compris avec les dépenses imprévues — s'élève à un peu plus de 2 milliards de dollars, et nous prévoyons des frais légèrement inférieurs à 3 milliards de dollars pour le soutien des Chinook sur une période 20 ans.

Les sous-marins coûtaient 850 millions de dollars. Le coût d'un seul nouveau sous-marin est de plus de 1,5 milliard de dollars. Nous avons un contrat à long terme de 1 milliard de dollars pour l'entretien et la réfection de nos sous-marins.

[Français]

Le président: Merci, monsieur Bachand. Vous aurez l'occasion de compléter vos questions lors d'une prochaine ronde.

Je dois maintenant donner la parole à M. Harris.

[Traduction]

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

Merci, monsieur Ross de vous joindre à nous ce matin. Je m'intéresse également aux navires de soutien interarmées, appelés également ravitailleurs interarmées. Il me semble que beaucoup de gens ont été déçus à la fin du mois d'août 2009 lorsque le gouvernement a déclaré que les soumissionnaires ne répondaient pas aux critères et qu'il a essentiellement annulé les propositions.

Selon l'information que j'avais, le gouvernement savait depuis longtemps que les navires ne pourraient pas être construits pour le montant fixé en 2002. Corrigez-moi si je me trompe, mais ce montant a été fixé par le gouvernement en fonction de la valeur qu'avait ce projet en 2002. Il s'agissait de projets de conception présélectionnés qui avaient cours en 2008.

Je crois comprendre que les soumissionnaires avaient dit au gouvernement qu'il ne serait pas possible de faire le travail pour cette somme et que le gouvernement n'a pas tenu compte de l'inducteur de coût et du fait que son coût avait considérablement augmenté depuis ce temps. Tout le processus a fini... je dirais qu'il a été annulé, mais à l'évidence il n'est pas annulé, il doit être repris depuis le début.

Un chiffre a-t-il été fixé pour ce projet maintenant? Si oui, comment pouvez-vous être sûr que le travail peut être fait à ce prix? Laissons-nous tomber des éléments importants pour conserver ce prix?

• (1130)

M. Dan Ross: Je crois qu'il y a ici plusieurs commentaires. D'abord et avant tout, le gouvernement n'a pas réexaminé la question ni pris une décision concernant le lancement d'un nouveau processus d'acquisition. Je ne peux pas non plus vous dire quelle serait la nouvelle estimation de coût. Cela serait un secret du Cabinet.

À l'époque, les paramètres du marché changeaient extrêmement vite, et il était difficile de prévoir les prix qu'allait présenter les soumissionnaires. Je sais qu'il y a une sorte de rumeur publique, que les gens ont dit ceci et cela, mais j'étais là à ce moment-là, et rien n'était clair pour qui que ce soit.

Je ne peux vraiment pas en dire plus, parce que nous faisons l'objet d'une poursuite en justice par l'une des firmes concernant le paiement final. Cette question est visée par une procédure judiciaire et il ne serait donc pas approprié pour moi de faire des spéculations sur la question alors que le gouvernement du Canada doit s'adresser à la compagnie en cour.

M. Jack Harris: Très bien. Je comprends cela.

Y a-t-il une date prévue pour une décision à ce sujet? Je constate que la liste que vous avez ici est très intéressante, mais je dirais qu'elle est plutôt vague, parce que nous parlons ici de ce que nous allons faire au cours des 20 prochaines années, et votre liste ne comporte aucune priorité ni aucun délai.

Y a-t-il quelque urgence concernant les navires de soutien interarmées? Si oui, ce projet prendra-t-il le pas sur les autres? Y a-t-il un ordre de priorités pour les projets?

M. Dan Ross: Il y a bel et bien un ordre de priorités. Comme mon ministre l'a dit ici dernièrement, c'est une priorité absolue pour lui et il voudrait présenter la chose au gouvernement pour que celui-ci

renouvelle la stratégie de base. À l'évidence, il faudrait que le Conseil du Trésor me donne une autorisation révisée le plus rapidement possible. Je considère qu'il est très important d'avoir les documents prêts.

M. Jack Harris: Merci.

Je n'ai pas vu dans la liste ici, même s'il y a eu une certaine discussion publique à ce sujet, l'acquisition des hélicoptères, non pas les Chinook mais les Cyclone. Où en sommes-nous avec ce projet?

J'ai une question qui découle de l'incident survenu au large des côtes de Terre-Neuve en mars dernier mettant en cause un Sikorsky 92A qui, je crois, est le même modèle de base auquel on a apporté des changements importants. Il est ressorti de cet incident que l'hélicoptère en cause n'avait pas été tenu de satisfaire à l'exigence des exercices d'essai de 30 minutes pour ses opérations. Je crois que le ministre a dit que le Canada aura cette exigence. Les hélicoptères devront répondre à cette condition d'essai de 30 minutes.

Pouvez-vous nous dire comment on y arrivera, et quelle incidence cela aura sur le programme? Y aura-t-il des délais à cause de cette exigence, et comment cela est-il géré?

M. Dan Ross: Merci, monsieur.

La capacité de nos Cyclone H-92 d'effectuer des essais sera entièrement certifiée et testée avant l'acceptation des aéronefs. Le programme avance extrêmement bien actuellement. Le véhicule aérien vole avec très peu de problèmes depuis octobre 2008. C'est une version considérablement modifiée et améliorée de H-92. Elle est munie d'un système de commande de vol électrique, dans lequel l'hydraulique complexe et les autres éléments de commande de vol sont extérieurs à l'aéronef. L'appareil est doté d'une capacité automatique de repli du rotor et de la queue. Il est très sophistiqué.

Ce programme avance très bien. Les essais en mer à partir du NCSM *Montréal* auront lieu la semaine prochaine à Halifax. Nous avons fait atterrir les aéronefs sur nos navires modifiés sans problème et ils ont ensuite très bien décollé; nous allons procéder à des essais en mer dans des conditions de vent réelles à partir du NCSM *Montréal*.

J'ai simplement un commentaire général à formuler au sujet des grands programmes d'acquisition d'aéronefs complexes comme celui-ci. L'expérience montre qu'il faut environ 10 ans pour mener à bien un tel programme. Par exemple, les Européens se sont réellement battus avec l'hélicoptère maritime NH90. Cet appareil est extrêmement léger.

Nous en sommes rendus à cinq ans et trois mois, sans compter la période précédente concernant les CH et tout le reste de cet équipement. Nous en sommes à cinq ans et trois mois de ce qui devrait prendre normalement 10 ans. En novembre, nous sommes censés prendre le premier de nos six hélicoptères maritimes pour entreprendre notre formation et les essais opérationnels de ce qui deviendra, nous croyons, un hélicoptère exceptionnel. En outre, le programme respecte parfaitement les limites du budget fixé.

Si vous me demandez si je suis heureux du projet des hélicoptères maritimes, je vous répondrai « oui ». Y a-t-il eu des difficultés? Oui. Est-ce un programme extrêmement difficile? Nous avons demandé pour cet hélicoptère des caractéristiques que personne d'autre n'a demandé dans le monde. Il sera à coup sûr, et de loin, le meilleur au monde. Toutefois, les spécifications de performance, y compris la capacité d'essai, sont des normes très élevées à atteindre.

C'était une bien longue réponse, excusez-moi.

• (1135)

Le président: Merci beaucoup.

Maintenant, nous cédon la parole à M. Hawn.

M. Laurie Hawn (Edmonton-Centre, PCC): Merci, monsieur le président.

Merci, monsieur Ross, de vous joindre à nous aujourd'hui.

Je vais probablement aborder un certain nombre de sujets qui ne sont pas vraiment reliés. Je parlerai d'abord des gestionnaires de projets, qui sont difficiles à trouver, comme nous le savons. Avez-vous des commentaires à formuler sur l'utilisation des services de spécialistes retraités, des gens de niveau élevé qui ont une certaine expérience, manifestement, qui s'en vont et qui reviennent, en uniforme ou sans uniforme? Est-il nécessaire qu'ils portent l'uniforme? Je pense tout spécialement à la prochaine génération des avions de chasse confiés au colonel Burt, par exemple. Avons-nous recours aux services des gens qui ont pris leur retraite dernièrement?

M. Dan Ross: Merci, monsieur Hawn.

Les ingénieurs en aérospatiale de niveau élevé qui ont pris leur retraite constituent une réserve de talents très importante pour nous. Certains de ces ingénieurs du génie aérospatial, maritime et terrestre sont les seuls qui possèdent les connaissances techniques et l'expérience requise. Vous ne pouvez pas les recruter de l'entreprise privée. Beaucoup des meilleurs ingénieurs qui travaillent dans l'entreprise privée ont déjà été militaires et comprennent le contexte.

Il faut connaître le secteur, le processus gouvernemental, les approbations et la façon de gérer l'ambiguïté que comporte un gouvernement dans une démocratie. Les compétences complexes et de haut niveau qu'il faut avoir pour gérer ce genre de projets sont difficiles à acquérir. Si je n'avais pas de colonels, de capitaines de navire ainsi que quelques officiers à la retraite pour gérer ces projets, nous serions beaucoup plus mal pris que nous le sommes.

M. Laurie Hawn: On se préoccupe dans certains quartiers à propos des gens qui ont une double source de revenus et qui reviennent mais, sans eux, la gestion de projet serait bien pire pour nous.

M. Dan Ross: Absolument.

M. Laurie Hawn: Merci.

J'aimerais tout d'abord revenir au budget de 2010 et à la Stratégie de défense « Le Canada d'abord ». Nous avons parlé un peu des attentes. La stratégie a été annoncée et tout indiquait que cela allait venir. Il était clair, il me semble, que c'était un programme de 20 ans. Or, si quelqu'un examine un projet qui devait être mis sur pied dans les cinq dernières années, et qu'il se demande où nous en sommes après la deuxième année, il ne comprend sûrement pas qu'il s'agit d'un projet ou d'un plan de 20 ans.

En ce qui a trait à l'impact du budget de 2010 sur la stratégie, croyez-vous que les réductions, qui commencent aujourd'hui et qui s'étaleront sur les années trois, quatre ou cinq, seront un obstacle majeur?

M. Dan Ross: Selon ce que je comprends, il n'y aura pas d'incidence majeure sur le ministère jusqu'à l'année suivant notre départ de l'Afghanistan. Nous avons augmenté le financement pour le coût des opérations, qui ne se termineront pas avant que nous quittions le pays.

Je ne sais pas très bien comment fera le ministère à partir de là. Selon moi, il n'y arrivera pas. Le gouvernement continue de réitérer son engagement à respecter les quatre piliers de la Stratégie de défense « Le Canada d'abord ». Le ministère devrait être en mesure de faire cela.

• (1140)

M. Laurie Hawn: Encore une fois, il s'agit d'un programme de 20 ans.

M. Dan Ross: C'est exact.

M. Laurie Hawn: Sur une période de deux ou trois ans, il n'y aura pas d'impact majeur.

M. Dan Ross: Habituellement, l'impact d'un budget n'est pas ingérable, à moins d'un revirement majeur.

M. Laurie Hawn: On a parlé tout à l'heure des consultations auprès de l'industrie, de l'équipe industrielle et militaire, et ainsi de suite. Certains pourraient croire que nous devrions consulter l'industrie pour ce qui est des exigences opérationnelles. Quels sont les avantages d'une approche faisant intervenir une équipe industrielle et militaire? Jusqu'où pouvons-nous aller ou quelles sont les limites que nous ne devrions pas dépasser?

M. Dan Ross: Monsieur, je crois que la ligne est mince. C'est très important de tenir des consultations très tôt, comme l'a recommandé l'AICDS. La transparence et la prévisibilité de notre orientation sont importantes.

Par exemple, au bout du compte, le général Leslie, le commandant de l'armée, est responsable du type d'équipement dont ses soldats ont besoin lorsqu'ils risquent leur vie. Dans une certaine mesure, cette responsabilité ne peut pas être partagée.

Cela ne veut pas dire qu'on ne peut pas chercher des conseils et des avis pour voir si l'on doit songer à une plateforme, ou à des éléments de plateforme, ou à une technologie au Canada. C'est un dialogue. Je crois que le dialogue est, en fait, passablement bon. Peut-il être meilleur? Peut-être bien.

Au bout du compte, je crois que les commandants qui sont responsables de l'exécution des opérations de combat doivent avoir leur mot à dire dans la définition des exigences.

M. Laurie Hawn: L'AICDS recommandait entre autres qu'il y ait un seul ministre chargé des approvisionnements. Sans vouloir vous mettre dans une position inconfortable, le MDN, Travaux publics et Industrie Canada travaillent en équipe dans ce domaine à l'heure actuelle. Croyez-vous que le fait d'avoir un ministre distinct des approvisionnements, à défaut d'un meilleur mot, contribuerait à réduire ou à augmenter la bureaucratie? Vous aurez peut-être de la difficulté à répondre à cette question.

M. Dan Ross: Je ne vais pas exprimer mon opinion personnelle à ce sujet.

Beaucoup de choses ont été faites grâce à la structure actuelle. Beaucoup. Pouvons-nous, sur une base trilatérale, améliorer nos processus? Oui. M. Ring et moi allons beaucoup travailler là-dessus.

M. Laurie Hawn: Encore une fois, je ne vous demande pas une réponse précise, mais y a-t-il des pourparlers réguliers entre les trois ministères pour essayer de trouver des façons de simplifier le processus actuel?

M. Dan Ross: Oui, l'interaction est excellente. Le dernier vendredi matin de chaque mois, nous tenons une réunion avec les organismes centraux, au niveau des sous-ministres adjoints. Nous examinons chaque programme important de façon approfondie et avec rigueur.

Je m'entretiens personnellement avec M. Ring, le nouveau SMA responsable des acquisitions, presque tous les matins. Il m'appelle à environ 6 h 15 chaque matin. Nous passons en revue les questions de la journée et nous synchronisons nos activités. Je suis au bureau, et il est chez lui.

Le président: Merci, monsieur Hawn.

Je vais donner la parole à M. Martin.

L'hon. Keith Martin (Esquimalt—Juan de Fuca, Lib.): Général Ross, je suis ravi de vous revoir. Merci d'être ici. Je peux voir qu'on travaille avec une précision militaire.

J'ai quelques commentaires à faire ainsi qu'une question à vous poser.

La liste de matériel ne semble pas tenir compte des opérations de combat asymétriques auxquelles nos hommes et nos femmes participeront dans le futur. Dans un avenir rapproché, il faudra dresser une liste pour s'assurer que nos soldats ont le matériel dont ils ont besoin pour combattre dans ces types d'environnement.

Je ne sais pas si un effort a été fait pour demander aux membres du personnel du MDN de proposer des solutions, de façon anonyme, pour qu'ils puissent indiquer ce qui, à leur avis, pourrait améliorer l'efficacité et permettre des économies d'argent. C'est là une chose que l'on pourrait peut-être envisager, si j'ose faire cette suggestion. Si on demandait l'avis des personnes qui se trouvent sur le terrain, celles-ci pourraient proposer des solutions de façon anonyme, et leurs réponses pourraient être utiles.

Ma question porte sur le navire de soutien interarmées. Savez-vous quand on aura fixé une date pour l'approbation définitive du projet? Est-ce qu'une date a été fixée?

● (1145)

M. Dan Ross: Non, parce que nous n'avons pas encore reçu une approbation préliminaire du projet révisée de la part du Conseil du Trésor. Je ne peux pas prédire cette date avec exactitude, bien que M. MacKay ait dit que c'était pour lui une priorité et qu'il aimerait faire avancer ce projet le plus tôt possible.

Ces documents seront prêts pour lui lorsqu'il en aura besoin.

L'hon. Keith Martin: Je vous félicite d'avoir réussi à faire passer le délai de 108 à 48 mois. C'est fantastique. C'est encore quatre ans, et je sais que vous voulez réduire ce délai davantage.

Premièrement, d'après votre expérience, quels pays auraient les meilleures pratiques, toutes choses étant égales par ailleurs, pour pouvoir réduire les délais d'approvisionnement?

Deuxièmement, de votre point de vue, si vous pouvez répondre à cette question, comme le MDN, Travaux publics et Industrie Canada sont concernés, dans quel secteur serait-il possible de raccourcir le processus d'approvisionnement?

M. Dan Ross: Vous voulez dire notre propre processus?

L'hon. Keith Martin: C'est exact.

M. Dan Ross: En ce qui a trait aux autres pays, nous considérons souvent que les Pays-Bas et l'Australie sont ceux qui peuvent le mieux se comparer au Canada, sur le plan de la taille et de la façon de faire. Nous entretenons des liens très étroits avec les directeurs nationaux qui dirigent leurs organisations.

Il est difficile de comparer le Canada aux États-Unis, qui ont des programmes massifs. Ils sont prêts à mettre au point une nouvelle technologie. Mon homologue américain dépense plus de 60 milliards de dollars par année au développement de nouvelles technologies. Ils sont prêts à dépenser 5 milliards de dollars pour mettre au point un nouveau véhicule de combat blindé. Nous en achèterons un très petit nombre, et ce seront des véhicules de série.

Les Britanniques ont éprouvé quelques problèmes, en particulier dans l'estimation des coûts. Nous sommes plutôt conservateurs et nous réservons habituellement une certaine somme pour les dépenses imprévues de manière à éviter les dépassements de coûts. Nous avons rarement des dépassements.

Les gens me parlent du projet du navire de soutien interarmées, mais nous n'avons pas signé un contrat avec des coûts inappropriés pour ces navires.

Restent les Australiens, qui ont mis en place des réformes très importantes en ce qui a trait à l'acquisition du matériel de défense. Néanmoins, ils ne sont pas beaucoup plus rapides, si en fait ils le sont. Certains de leurs programmes ont été extrêmement difficiles et ont connu beaucoup de retard et un dépassement de budget.

L'hon. Keith Martin: Avant que mon temps ne soit écoulé, j'aimerais faire rapidement une remarque. Concernant ce que vous avez dit à propos du secteur privé, y a-t-il une autre façon d'engager le dialogue avec les entreprises qui ont des contrats de défense et de leur demander comment, selon elles, le processus pourrait être simplifié? Je sais que les entrepreneurs sont encore frustrés par un certain nombre de choses.

Cela pourrait être utile de les consulter, au moins pour recueillir leurs commentaires sur la façon dont ce processus pourrait être raccourci.

M. Dan Ross: C'est une bonne observation. Chaque trimestre, je préside une réunion du comité consultatif de l'industrie de défense, qui comprend les PDG et les présidents d'une quinzaine de grandes entreprises canadiennes. Tous les 90 jours, nous passons un après-midi ensemble et nous avons des conversations très franches. Ils trouvent ces réunions extrêmement utiles.

Tim Page, le président de l'AICDS, fait partie de ce groupe. M. Lajeunesse, de l'association des industries aérospatiales, en fait partie également. C'est notre forum, où nous avons des discussions très franches.

J'aimerais revenir à votre avant-dernière question, monsieur, sur la façon dont nous pourrions améliorer nos processus. Je crois que Travaux publics et le MDN devraient intégrer leurs efforts. Nous devons synchroniser nos équipes pour faire le travail une seule fois, et nous devons changer la culture pour que nous puissions le faire de façon plus efficace. Nous pourrions peut-être avoir des séquences d'approbation conjointes que nous tiendrions une fois dans nos immeubles.

Je ne crois pas que le problème concerne vraiment Industrie Canada ou le Secrétariat du Conseil du Trésor ou d'autres joueurs. Je m'occupe de la définition de problèmes jusqu'à l'aliénation. Travaux publics joue un rôle clé dans l'attribution des contrats, et c'est là que nous devons cibler l'activité la plus efficace et l'utilisation la plus efficace des spécialistes du domaine des achats et des approvisionnements.

M. Ring et moi allons beaucoup travailler là-dessus.

• (1150)

Le président: Merci beaucoup.

Nous allons donner la parole à Mme Gallant.

Mme Cheryl Gallant (Renfrew—Nipissing—Pembroke, PCC): Merci. Je vais partager mon temps avec M. Payne, s'il m'en reste.

J'aimerais savoir où nous en sommes dans quelques-uns de nos grands projets d'achat. Nous pensons immédiatement aux Chinook, pour lesquels vous avez un poste de 20 millions ou 20 milliards de dollars sur 20 ans.

M. Dan Ross: Ce sont 2 milliards de dollars.

Mme Cheryl Gallant: Ce sont 2 milliards de dollars sur...

M. Dan Ross: Plus 3 milliards de dollars pour le soutien en service sur une période de 20 ans.

Mme Cheryl Gallant: D'accord. L'étape de conception a donc été réalisée en collaboration avec le MDN, et un appel d'offres a été lancé.

M. Dan Ross: Un contrat a été attribué.

Mme Cheryl Gallant: Un contrat a été attribué. Savez-vous si l'entrepreneur fait maintenant appel à des sous-traitants, en tenant compte des retombées industrielles et régionales? Je crois comprendre que si nous achetons un article des États-Unis, pour chaque dollar dépensé aux États-Unis, l'entreprise — dans n'importe quel projet — doit dépenser un dollar au Canada. Ce n'est pas seulement un dollar en photocopie ou autre chose de cette nature; elle doit dépenser un dollar en achat technique de haute valeur.

M. Dan Ross: Le contrat concernant les Chinook a été signé en août dernier et est d'une valeur de 17 milliards de dollars. Cela incluait la définition complète de l'étendue des travaux que nous voulions réaliser sur nos Chinook. On a prévu entre autres des réservoirs de carburant grande autonomie, des systèmes spéciaux d'autodéfense, le dégivrage des pales de rotor pour tenir compte des hivers canadiens, des systèmes d'autoprotection. C'est un hélicoptère Chinook F très, très performant.

Boeing a présenté deux propositions qui comportaient d'excellentes retombées industrielles et régionales au Canada. L'entreprise a proposé à ce moment-là un ensemble de solutions d'acquisition, qui impliquaient à la fois des travaux directs et indirects. Je crois comprendre qu'Industrie Canada était ravi de cette proposition. C'est un dollar pour un dollar en termes de contenu canadien, et non seulement en termes de contrat.

Alors si l'entreprise propose d'acheter une technologie du Canada pour répondre aux exigences en matière de RIR, et qu'il n'y a que 25 p. 100 de contenu dans cet arrangement, seulement 25 p. 100 du contenu compte dans le respect des engagements. C'est donc beaucoup d'argent.

L'entreprise travaille présentement avec les principaux fournisseurs canadiens de soutien en service dans le cadre de la deuxième partie du contrat, qui consiste à répondre aux exigences en matière de RIR pour ce qui est du soutien en service. Elle conclura des

partenariats avec des entreprises canadiennes pour réaliser le plus possible de travaux directs sur les hélicoptères. Si elle ne peut le faire directement, elle fournira des occasions d'affaires stratégiques à d'autres entreprises, par exemple, du travail sur d'autres flottes de Boeing dans le monde. Par exemple, l'entreprise pourrait proposer de travailler sur les 787 et fabriquer des pièces au Canada au cours des 15 à 20 prochaines années pour respecter les exigences en matière de RIR qui touchent le soutien en service du Chinook.

La nouvelle politique annoncée par le ministre Clementa été très efficace pour encourager les entreprises canadiennes à adopter une approche stratégique à beaucoup plus long terme à l'égard des RIR. J'ai été ravi de cette nouvelle approche.

Mme Cheryl Gallant: Ces contrats ou sous-contrats qui sont rattachés à des RIR vont-ils prolonger la durée des contrats d'entretien également, ou devront-ils être renouvelés?

M. Dan Ross: Ils correspondent aux périodes des contrats d'entretien. Si nous signons d'abord un contrat de maintenance de 10 ans avec Boeing et ses partenaires, l'entreprise doit offrir la valeur de ce travail en engagements équivalents sur le plan des RIR, alors c'est 10 ans. Si nous renouvelons l'entente pour un autre cinq ans, elle s'engage pour un autre cinq ans.

Mme Cheryl Gallant: En ce qui a trait aux hangars nécessaires aux Chinook, vous occupez-vous de cet aspect, ou est-ce que cela relève du volet infrastructure de Construction de défense?

• (1155)

M. Dan Ross: Je m'occupe d'une partie du coût d'infrastructure. Si la force aérienne veut des installations supplémentaires ou estime qu'il faut effectuer des travaux souterrains, le chef d'état-major de la force aérienne doit financer ce supplément avec le sous-ministre adjoint de l'infrastructure. Cet aspect a été prévu, et il est financé. Le travail de conception des bâtiments et des hangars est en cours.

Mme Cheryl Gallant: Il se trouve un certain nombre de techniciens au sein des forces. Comment décidez-vous si ce sont eux qui s'occuperont de l'entretien ou bien le secteur privé, ou encore les deux? Comment en arrive-t-on à cette décision?

M. Dan Ross: Nous examinons chaque projet en tenant compte des principes de base, au moment où il est défini. On décidera de la maintenance en grande partie en fonction de la déployabilité de la plate-forme en milieu de combat. Si la plate-forme est un hélicoptère de combat qui sera utilisé dans des endroits très dangereux, nous opterons presque toujours pour un technicien militaire de la force aérienne.

Nous pourrions faire appel à l'expertise technique d'une entreprise comme Boeing, par exemple. S'il s'agit d'une flotte non déployable, c'est-à-dire une flotte de formation à Moose Jaw, vous pouvez évidemment — comme nous le faisons avec Bombardier — faire appel à des techniciens de maintenance civils pour effectuer ce travail. Il y a un avantage à cela parce qu'ils ne sont jamais en affectation, ils viennent et travaillent pour de longues périodes de temps, et vous avez un effectif réduit et plus efficace. Mais ces techniciens ne sont pas déployables. Vous ne pouvez jamais les utiliser en situation de combat.

Le président: Merci beaucoup.

Nous donnons maintenant la parole à M. Bachand.

[Français]

M. Claude Bachand: Merci, monsieur le président.

Je me rends compte, M. Ross, que j'ai vraiment trop de projets devant moi, ici. On ne pourra pas tous les passer en revue. Cependant, je me suis attardé à quelques-uns qui me tiennent un peu plus à cœur.

Je voudrais revenir à l'hélicoptère maritime Sikorsky. Vous n'êtes pas sans savoir qu'il y a un retard dans la livraison de ces hélicoptères et qu'aurait dû être payée une amende d'à peu près 90 millions de dollars.

Est-ce vous qui avez décidé qu'on n'imposerait pas l'amende, ou est-ce le gouvernement fédéral — ses politiciens?

[Traduction]

M. Dan Ross: Je ne suis pas certain lequel... Parlons-nous du projet actuel ou du projet précédent?

M. Claude Bachand: Le projet actuel, le Cyclone, dont la livraison est en retard?

M. Dan Ross: On avait prévu au départ qu'il serait livré dans les 48 mois. Sikorsky nous est revenu pour nous parler d'un problème de poids, disant que l'hélicoptère, dans sa conception, était trop lourd pour répondre aux exigences précises d'endurance dictées par la force aérienne, qui sont très difficiles à respecter. Sikorsky voulait reporter la livraison de l'appareil d'environ 22 mois. Au départ, elle a demandé plus d'argent. Nous n'avons pas payé davantage. Nous avons convenu de faire un petit investissement, de 70 millions de dollars je crois, dans un système de propulsion amélioré, pour pouvoir grossir la transmission et le moteur de l'hélicoptère final qui sera livré. Nous avons donc accepté de lui donner plus de temps pour régler le problème de poids et de puissance.

Nous avons eu aussi un problème technique touchant aux données de contrôle des États-Unis, pour ce qui est de la boîte d'échange de données, qui est la boîte de données cryptées et sécurisées, et ce problème ne relevait pas de Sikorsky. L'entreprise ne pouvait pas avoir accès à cette information par l'entremise des gouvernements étrangers, alors nous lui avons donné une petite somme d'argent pour concevoir une solution différente. Elle a dû concevoir une autre solution parce qu'elle n'avait pas accès à la technologie.

[Français]

M. Claude Bachand: Pour ma part, cela me cause un certain problème lorsque le gouvernement signe un contrat avec une compagnie militaire, telle que Sikorsky ou une autre, et qu'après coup la compagnie revienne en disant que certaines choses ne sont pas possibles. Pourtant, tout est toujours possible au moment de la signature du contrat. On nous dira qu'il n'y a pas de problème jusqu'à la signature du contrat. Je considère ça un peu comme un problème de délinquance.

Selon ce que j'ai lu, si on avait imposé les amendes prévues au contrat, Sikorsky aurait dû déboursier 90 millions de dollars. Je crains que ça n'ait un effet d'entraînement sur les autres.

N'est-il pas dangereux que les compagnies militaires se disent que, dorénavant, elles pourront promettre beaucoup de choses lors de la signature du contrat même si elles sont incapables de respecter la date de livraison du produit, et qu'elles invoqueront l'exemple de Sikorsky de sorte qu'on ne puisse pas leur imposer d'amende?

N'y a-t-il pas de danger que cela encourage la délinquance des compagnies militaires?

•(1200)

[Traduction]

M. Dan Ross: Dans ce cas, nous avons conservé tous les dommages-intérêts convenus. Nous ne les avons pas oubliés. Nous

avons reporté ces dommages-intérêts convenus et ces pénalités à la prochaine livraison.

Si vous refusez une livraison et appliquez tous les dommages-intérêts convenus, vous freinez votre projet, un projet qui prend une dizaine d'années avant que vous puissiez prendre livraison d'une solution très difficile. Il faut donc une certaine souplesse.

Je suis d'accord pour dire qu'il faut être ferme. Le gouvernement canadien est plus ferme que pratiquement tout le monde quand il s'agit de contrats difficiles. Il s'agit ici d'un contrat très difficile. Nous avons conservé tous les dommages-intérêts convenus et toutes les pénalités et nous pouvons encore les appliquer si l'entreprise ne réussit pas à livrer l'hélicoptère avec les caractéristiques dont nous avons besoin. Et nous testons — de façon rigoureuse — chaque aspect de l'énoncé des besoins.

[Français]

M. Claude Bachand: Si vous le permettez, monsieur Ross, je vais maintenant parler du char Leopard 2. Un contrat a été concédé à KraussMaffei, en Europe, ou Rheinmetall pour la mise à jour de ceux qui étaient déjà sur les théâtres d'opérations en Afghanistan et qu'on retournait sur ces théâtres d'opérations.

Cependant, vous n'êtes pas sans savoir que 40 autres chars à l'entrepôt de Montréal doivent être mis à jour pour la formation des *tanker*. Pourriez-vous me dire si nous procéderons rapidement à cela?

[Traduction]

M. Dan Ross: Les 20 chars qui sont en train d'être mis à niveau afin de répondre aux normes allemandes seront renvoyés aux Allemands et ce sont eux qui posséderont les chars en Afghanistan. Évidemment, monsieur, vous savez cela.

Nous continuons de travailler avec Travaux publics pour l'attribution d'un contrat de réparation et de révision. La demande de propositions devrait prendre fin le 15 avril, dans deux semaines, et nous évaluerons alors, avec Travaux publics, les propositions reçues et nous conclurons un contrat pour la réparation et la révision.

Ce processus a été plus lent que ce que nous aurions aimé, mais nous avons une petite capacité, avec deux techniciens formés par atelier, et nous avons quelques chars opérationnels à Gagetown qui sont utilisés pour la formation des conducteurs.

Ce n'est pas la conduite des chars qui pose problème; ce sont le canon et la tourelle. Vous avez besoin de spécialistes très bien formés pour veiller à ce que ce canon soit sécuritaire durant tout son cycle de vie.

Le président: Merci beaucoup.

Je vais donner la parole à M. Braid.

M. Peter Braid (Kitchener—Waterloo, PCC): Merci, monsieur le président.

Merci beaucoup, monsieur Ross, d'être ici ce matin.

S'il me reste du temps, je vais le donner à M. Hawn.

Monsieur Ross, pouvez-vous m'expliquer la relation qui existe entre votre secteur d'approvisionnement et RDDC et comment vous travaillez en partenariat avec cet organisme?

M. Dan Ross: Nous travaillons en très étroite collaboration avec M. Walker et son équipe, et je vais vous en donner un exemple. Prenons les améliorations urgentes au chapitre de la capacité de survie en Afghanistan, où nous avons fait avancer plus de 30 projets: blindage supplémentaire, protection du fond de caisse, lunettes de protection balistique, etc. Grâce aux installations d'essai de Valcartier, nous avons mené des tests balistiques ou explosifs sur toutes ces solutions avant d'en faire l'acquisition.

Ils ont aussi produit des modèles. Mathématiquement, ils ont modélisé la façon dont un véhicule blindé résisterait s'il passait sur une mine terrestre et, chose incroyable, ils ont produit certains modèles à 1 ou 2 p. 100 près de la réalité. Lorsque nous avons détruit des exemples de tous nos véhicules et que nous avons appliqué les protections, les résultats étaient extrêmement précis et très près de ce qui avait été prévu. Nous avons travaillé chaque semaine avec RDDC pendant cette période d'environ trois ans et demi, pour mettre en oeuvre ces projets.

Nous avons également une relation stratégique à beaucoup plus long terme avec RDDC pour la planification des besoins technologiques futurs.

M. Peter Braid: Cela me permet d'enchaîner avec la deuxième partie de ma question. Par le processus d'approvisionnement ou en partenariat avec RDDC, comment contribuez-vous à stimuler et à promouvoir l'innovation au Canada?

M. Dan Ross: Monsieur Jacobson est avec moi ici aujourd'hui. Il copréside un conseil de développement technologique avec RDDC, et ils examinent précisément ces technologies émergentes dont les forces ont besoin et pour lesquelles RDDC a une certaine expertise et cherche à conclure des partenariats avec l'industrie canadienne. Pratiquement tout ce que cet organisme fait, il le fait en partenariat avec l'industrie canadienne. Nous dressons donc une liste de développements technologiques. Nous travaillons aussi avec Industrie Canada parce que ce ministère fournit un certain financement et une certaine interaction avec l'industrie.

Il s'agit d'un processus relativement nouveau, de moins d'un an.

• (1205)

M. Peter Braid: Très bien.

Monsieur Hawn.

M. Laurie Hawn: Merci.

J'aimerais terminer la discussion que vous avez eue avec M. Bachand au sujet du Cyclone et de Sikorsky. Je me rappelle lorsque le contrat original a été attribué ou examiné, et je ne me souviens pas si c'était en 2002 ou en 2003...

M. Dan Ross: En décembre 2004.

M. Laurie Hawn: J'avais fait un commentaire en public, bien avant que j'arrive ici, disant que cela n'allait pas marcher, qu'on ne pouvait pas agencer une cellule qui n'avait pas fait ses preuves et des équipements de mission qui n'avaient pas fait leur preuve non plus. Et je n'étais pas le seul. Beaucoup de personnes disaient qu'on ne le ferait pas à temps ou qu'on ne respecterait pas le budget, etc.

Cela étant dit, je crois que vous avez parlé tout à l'heure de la gestion des risques. J'aimerais aborder cette question avec vous. Vous en avez parlé un peu et vous pouvez peut-être en dire davantage. Vous avez dit que c'était un exercice dans la gestion des risques; on prend les pénalités, on fait quelques compromis, on reprend les pourparlers avec l'entreprise et on dit voici une façon de s'en sortir sans mettre fin au programme; voilà comment on peut tirer

le meilleur du pire et en arriver à un meilleur aéronef, au lieu de punir l'entreprise indûment.

M. Dan Ross: Le premier principe de la gestion de projets complexes est de les réaliser. Il faut les réaliser. Il faut, si possible, respecter les échéanciers. Les retards engendrent des coûts, des risques techniques et opérationnels. Tant de facteurs entrent en jeu. Pour y arriver, il faut faire preuve de flexibilité.

Nous ne pouvons résilier des contrats parce qu'ils sont difficiles à réaliser ou en raison de la difficulté de la technologie devant être développée. Il s'agit de projets difficiles. La plateforme MHP est la plateforme de combat la plus complexe dont disposera notre pays dans l'avenir prévisible. Elle est incroyablement complexe, efficace et difficile.

Sikorsky fait du bon travail, General Dynamics Canada, à Bell Corners, aussi. Nous collaborons étroitement avec eux. Nous maintenons notre levier d'exploitation. Mais, au bout du compte, la date d'essai ou le programme de certification doivent être changés parce qu'il faut terminer le travail.

Certains programmes européens ont tenu plus compte de l'aspect politique. Plusieurs pays se sont mis d'accord pour concevoir et construire ensemble des plateformes. Ils l'ont fait très lentement, beaucoup plus lentement que nous avec le MHP.

Le gouvernement allemand vient tout juste de faire une demande de proposition pour un modèle d'hélicoptère similaire après qu'il a été déçu par le projet d'hélicoptère maritime NH-90. Il a fait une demande de proposition pour 40 nouveaux hélicoptères et notre projet d'hélicoptère maritime l'intéresse beaucoup.

[Français]

Le président: Merci bien.

Je vais donner la parole à M. Martin.

L'hon. Keith Martin: Merci beaucoup, monsieur le président.

[Traduction]

Monsieur Ross, c'est lié au remplacement de nos Buffalos de recherche et de sauvetage à voilure fixe. Vous le savez mieux que nous, le rapport du CNRC indiquait que les recommandations étaient inacceptables.

Pouvez-vous dire au comité quel est le retard accumulé pour remplacer l'aéronef SAR à voilure fixe?

Je suis un parlementaire de Colombie-Britannique, comme vous le savez. Cette question est très importante, vu la multitude de problèmes que connaît cette région de notre beau pays.

Pouvez-vous nous dire quel est le retard pris pour avoir la demande de proposition pour remplacer le Buffalo?

M. Dan Ross: Merci, monsieur.

Pour ce qui est du retard en particulier, je crois qu'il faut un énoncé des besoins et un processus équitable, concurrentiel, etc. Le gouvernement a effectivement fait une demande à huit ou dix professionnels en aérospatiale du Conseil national de recherches, et ils nous ont présenté un rapport. Je pense que le colonel Drover qui était ici hier a parlé de la recherche et du sauvetage.

La prochaine étape, que le général Deschamps considère très sérieusement, consiste à faire un examen très approfondi de leurs recommandations. Le Conseil national de recherches est d'avis et conseille d'examiner et de réviser, le cas échéant et le plus vite possible, le SOR qui a été rédigé au début de 2006.

•(1210)

L'hon. Keith Martin: J'essaie de comprendre. Le monde entier a besoin de capacités en recherche et sauvetage. Nous avons quelques particularités, en raison de l'Arctique, mais est-il difficile d'acheter le matériel sur étagère de recherche et sauvetage pour notre Buffalo?

M. Dan Ross: Je ne pense pas que ce soit difficile du tout.

L'hon. Keith Martin: Je ne m'explique pas le retard.

M. Dan Ross: Le retard est peut-être dû à la compréhension globale interministérielle des options et à l'acceptation de ces options. Une fois que le processus sera lancé, il se fera probablement très rapidement.

L'hon. Keith Martin: Excusez-moi, vous avez dit que le processus de...

M. Dan Ross: Quand l'assentiment sera plus étendu et que le Chef d'état-major de la Force aérienne fera sa dernière recommandation concernant les besoins, le processus une fois lancé se fera, à mon avis, très rapidement.

L'hon. Keith Martin: Donc, ce sera une fois que le SOR sera établi. C'est ce qui compte avant tout.

M. Dan Ross: Tout à fait.

Vous savez, le secteur de la SAR au Canada est ce qu'il est.

L'hon. Keith Martin: Il n'a pas changé.

M. Dan Ross: Le rayon d'action à partir de ces bases est ce qu'il est. La rapidité requise pour maintenir le même service aux Canadiens est ce qu'elle est.

La question est de savoir comment présenter cela au marché. Faut-il le faire à l'aide de chiffres très précis ou en fournissant un service de SAR qui offre aux Canadiens une bonne protection?

L'hon. Keith Martin: C'est ce que j'essaie de comprendre. Malgré le réchauffement climatique, le problème demeure pratiquement le même.

M. Dan Ross: C'est le même problème. Le secteur n'a pas changé.

L'hon. Keith Martin: Au sujet du remplacement des CF-18, vous avez mentionné quelque chose dans vos propos que j'ai peut-être manqué, et j'en suis navré. Quand une demande de proposition sera-t-elle présentée? Parce que les fuselages commencent à se fatiguer. Tellement ont été mis au rancart, comme vous le savez. Avez-vous une idée de la date de présentation d'une demande de proposition visant à remplacer les CF-18?

M. Dan Ross: C'est intéressant. On revient à la question précédente. M. Bachand a demandé pourquoi il n'y avait aucune réussite.

Le remplacement des CF-18 n'est pas prévu avant 2016-2017. Comme je l'ai dit dans ma déclaration préliminaire, nous avons pris livraison de nos deux avions de chasse améliorés jeudi dernier — un programme qui a été une réussite éclatante: des avions améliorés sur l'étagère conçus avec des systèmes qui ont fait leurs preuves dans la marine américaine. La Force aérienne est absolument ravie de ses F-18 améliorés et qui dureront de 2016-2017 jusqu'après 2020. Nous n'avons pas besoin d'un nouvel avion de chasse jusqu'en 2016-2017 parce que nous avons géré structurellement la durée de vie aérienne de la plateforme.

Comme vous le savez, nous participons avec les États-Unis à un programme d'avion d'attaque interarmées, qui est un protocole d'entente entre les gouvernements. Donc, soit vous participez à une compétition ouverte, qui inclura quatre autres avions de chasse de

quatrième génération, soit vous vous procurez des avions d'attaque interarmées dans le cadre du protocole d'entente.

L'hon. Keith Martin: J'ai une petite question. L'adoption d'une approche plus simplifiée pour les acquisitions à long terme afin d'éviter ce cycle de hauts et de bas — si cela est possible afin que notre marine, en particulier, intègre les besoins de B.C. Ferries et de la Garde côtière — nous permettra d'avoir un processus d'acquisition à long terme, plus simplifié et exempt de difficultés et qui créera beaucoup d'emplois au Canada, comme nous le savons tous les deux.

Le président: Une courte réponse.

M. Dan Ross: C'est exactement cela, surtout pour la construction navale. Dans ce secteur, il faut prévoir sur le long terme, de 20 à 40 ans et une construction continue à long terme sans l'incertitude des chantiers navals quant à l'avenir. Les chantiers navals ont fermé leurs portes, vendu leur équipement et licencié très rapidement leurs effectifs. Pour eux, l'incertitude est presque un désastre. Il est essentiel d'avoir une construction continue à long terme et des partenariats conclus entre plusieurs chantiers.

[Français]

Le président: Merci beaucoup.

[Traduction]

La parole est maintenant à M. Boughen.

M. Ray Boughen (Palliser, PCC): Merci, monsieur le président.

Merci d'avoir passé une partie de la journée en notre compagnie, monsieur Ross. Nous vous en sommes reconnaissants.

J'ai quelques questions. Premièrement, quels sont les changements qui, selon vous, toucheront votre ministère à la fin de 2011? Est-ce que le ministère mène des recherches pour trouver le moyen de détecter les mines terrestres qui explosent partout? Y a-t-il une recherche en cours pour trouver un moyen de détecter ces mines et leur emplacement? Parce qu'il semble que ce sont elles qui causent le plus de morts chez nos troupes en Afghanistan.

•(1215)

M. Dan Ross: Merci, monsieur.

Les talibans ont utilisé le plus grand nombre de leurs mines. La plupart des projectiles de l'artillerie de l'ancienne armée soviétique ont été utilisés. Ils utilisent des engrais improvisés et ce genre d'explosif, parfois de vieilles mines antipersonnel, comme détonateurs. Je ne peux pas en dire plus pour des raisons de classification.

Je ne pense pas que nous ayons un problème de déminage, comme en Bosnie. En Bosnie, des millions de mines ont été abandonnées après le conflit. La situation est différente en Afghanistan. Pratiquement toutes nos pertes dues aux dispositifs explosifs de circonstance ont eu lieu sur les routes. Les IED ont été délibérément placés pour cibler les véhicules de l'OTAN sur les routes. Alors non, je ne pense pas que nous ayons un problème de déminage. Je ne suis pas un spécialiste de l'importance des champs de mines qui se trouvent là-bas.

M. Ray Boughen: Quel changement voyez-vous dans votre ministère en 2011?

M. Dan Ross: Je pourrais en parler de mon point de vue. Nous rapatrierons de grandes quantités de matériel, un grand nombre de véhicules et une montagne d'autres équipements. Les munitions à elles seules sont une montagne. Nous préparons cela minutieusement maintenant avec le commandement du soutien opérationnel. Nous devons remettre à neuf une grande partie du matériel. Les véhicules sont en bon état. Nous nous occupons continuellement de cela maintenant.

Comme nous l'avons annoncé, le véhicule blindé tactique de patrouille remplacera les Nyalas et les Coyotes qui seront retirés du service et pas remis à neuf. Il y aura de nouvelles flottes de véhicules. Les VBL sont améliorés de façon permanente et ressortent flambant neufs de la chaîne de remise à neuf à Edmonton. Nous recyclons régulièrement des véhicules, les expédions en Afghanistan et nous en rapportons d'autres. C'est quelque chose que nous faisons tous les 18 mois. Nos Leopards seront réparés et révisés.

Donc, nos véhicules sont en assez bon état, mais ce sont les milliers et milliers de lunettes de vision nocturne, d'armes, de pièces de matériel de tente qui doivent être nettoyées, réparées, remplacées, etc., au besoin. Cela prendra environ de quatre à cinq ans de travail.

M. Ray Boughen: Merci.

Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Payne.

M. LaVar Payne (Medicine Hat, PCC): Merci d'être venu aujourd'hui, monsieur Ross.

J'ai quelques questions et je ne sais pas si je pourrais toutes les poser. M. Wilfert a parlé d'avis faits aux Canadiens de projets tellement farfelus qu'ils n'étaient pas forcément mis en oeuvre pour des achats immédiats. J'y pensais et j'estimais que c'était en fait une bonne occasion, tout d'abord, de permettre aux Canadiens de savoir ce que pensent les politiciens en ce qui concerne la fourniture de matériel aux Forces canadiennes, ce qui est vraiment important.

Deuxièmement, j'estimais que c'était l'occasion d'avertir le secteur de ce qui se passe afin qu'ils puissent entrer en contact avec les personnes qui, comme vous, s'occupent des acquisitions. Avez-vous un commentaire à faire à ce sujet ou bien voulez-vous faire un commentaire là-dessus?

M. Dan Ross: Je répondrai brièvement, monsieur le président.

L'avis fait publiquement annonçait officiellement que nous commençons à trouver des solutions. La première annonce publique ne porte jamais sur l'attribution d'un marché ou le commencement des dépenses. Elle dit que nous serons officiellement en mesure de rencontrer les sociétés, d'envoyer des demandes de prix et de disponibilité, des lettres d'expression d'intérêt et d'établir un échange officiel.

Normalement, un programme de plusieurs milliards de dollars nécessite au moins deux ou trois ans avant de recevoir une approbation définitive de projet et l'octroi d'un contrat. L'attribution d'un contrat est liée à l'échelonnement des paiements dans le plan d'investissement, où il y a des prévisions pour tout. Par exemple, le F-18 sera éliminé en 2016-2017 et pas avant parce que je n'ai pas besoin d'un nouvel avion de chasse avant 2016-2017.

Le président: Merci.

La parole est à M. Hawn qui dispose de cinq minutes.

• (1220)

M. Laurie Hawn: Merci, monsieur le président.

J'ai quelques éclaircissements à faire. Premièrement, je tiens à souligner ou à éclaircir que nous ne remplaçons pas seulement le Buffalo. Dans le cadre du programme SAR à voilure fixe, nous remplaçons le Buffalo et le Hercules.

Nous avons parlé du matériel en Afghanistan, de tout ce qui revient ici. Allons-nous laisser du matériel là-bas ou en vendre à nos alliés?

M. Dan Ross: Oui, monsieur. Nous allons procéder à un triage de tout le matériel qui est là-bas. Si les coûts de réparation sont trop

élevés, nous détruirons le matériel, nous le mettrons au rebut, le donnerons à nos alliés ou nous le vendrons peut-être à d'autres alliés. Au lieu de garder le matériel dont nous n'avons aucun besoin ou dont le rapatriement est plus coûteux que de le donner ou de le vendre sur place, nous préférons le vendre ou le donner. Nous procédons ainsi pour tout le stock du matériel de la mission.

M. Laurie Hawn: Et le chiffre que j'ai entendu il y a quelque temps — et je suis incapable de me souvenir s'il a été mentionné ici — porte sur tous les IED et tout ce qui a été détruit et ainsi de suite avec les VBL, en fait, nous n'avons perdu que trois VBL qui étaient irréparables. Est-ce...

M. Dan Ross: Non, c'est considérablement plus que cela.

M. Laurie Hawn: Une autre question et je cède la parole à M. Payne.

Vous avez parlé de l'équipe de conception maison pour les navires de soutien interarmées. Travaille-t-elle à la conception de la quille à la proue, puis présente-t-elle le résultat au secteur lui disant que c'est ce qu'elle a conçu et lui demandant s'il pense pouvoir faire de même ou faire une telle construction?

M. Dan Ross: Nous avons retenu les services d'un bureau d'études techniques de classe internationale qui travaille avec nos ingénieurs maritimes et ils le font tout, de la quille à la proue.

M. Laurie Hawn: D'accord.

Je donne à M. Payne ce qui reste de mon temps de parole.

M. LaVar Payne: Merci.

M. Hawn venait juste de commencer de parler des 17 Hercules; j'ai deux ou trois questions à vous poser. Vous avez dit que le premier sera livré en mai. Ce que je veux savoir, c'est quand est-ce que le dernier sera livré et quel est le coût total de ce programme?

M. Dan Ross: Si je peux consulter mes notes, nous en recevons deux ce printemps, en mai et en juin; trois en novembre et en décembre de cette année et les 12 autres en 2011. Je crois que le dernier sera livré au début de 2012. Le coût total est de trois milliards de dollars, mais ce n'est pas seulement pour Lockheed Martin. Le coût inclut les pièces de rechange, le transport, les dépenses imprévues, l'établissement du service de soutien, tout.

M. LaVar Payne: Entendu.

Il me reste un peu de temps et j'ai une autre question. Je tiens seulement à féliciter votre ministère, ainsi que Travaux publics, pour la réduction de la durée qui est passée de 107 mois à 48 mois. Vous avez aussi parlé d'acquisition sur l'étagère, une sorte d'emporte-pièce. Est-il possible de réduire encore plus cette durée de 48 mois pour acheter ce genre de matériel qui viendrait de l'étagère, pour ainsi dire.

M. Dan Ross: En fait, la durée est de moins de 48 mois maintenant. Je reste prudent quand je parle en public. Si l'on se fie aux acquisitions fondées sur le rendement, je ne suis pas sûr que l'on puisse faire mieux que cela.

À l'époque, la rédaction d'une spécification technique prenait cinq ou six ans, et qui était en fait une sorte de solution à la Frankenstein que personne n'a jamais construite. Considérez tous les risques connexes au plan technique, opérationnel et ceux liés au coût.

Nous faisons donc des acquisitions fondées sur le rendement. Nous optons pour des solutions d'acquisition sur l'étagère. Nous réduisons au minimum les spécifications techniques. Nous allons travailler d'arrache-pied pour synchroniser notre travail avec Travaux publics, mais je ne suis pas sûr que nous allons faire mieux que ce nous faisons actuellement.

Ces programmes sont des programmes difficiles qui demandent beaucoup d'argent. Les parlementaires, les ministres, le secteur et les groupes de pression veulent tous avoir leur mot à dire. Dans une démocratie, il faut plus de temps pour s'assurer que tous les intervenants sont satisfaits de votre décision qu'il ne m'en faut à moi pour finaliser, avec mes collègues, l'énoncé des besoins et la demande de proposition. Quand on arrive à réaliser des programmes

de milliards de dollars en 36 mois environ, je ne suis pas sûr qu'on puisse faire beaucoup mieux.

Le président: Merci, monsieur Ross.

[*Français*]

Merci de votre disponibilité pour notre comité. Vos propos ont été très appréciés par les membres du comité. Cela nous aidera à mener nos travaux et à bien comprendre votre rôle dans tout ce débat. Donc, merci beaucoup.

Je vais suspendre les travaux pour cinq minutes, et nous reviendrons à huis clos pour discuter des projets futurs du comité.

Merci.

[*La séance se poursuit à huis clos.*]

POSTE  MAIL

Société canadienne des postes / Canada Post Corporation

Port payé

Postage paid

Poste-lettre

Lettermail

**1782711
Ottawa**

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à :*
Les Éditions et Services de dépôt
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada
Ottawa (Ontario) K1A 0S5

If undelivered, return COVER ONLY to:
Publishing and Depository Services
Public Works and Government Services Canada
Ottawa, Ontario K1A 0S5

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.

On peut obtenir des copies supplémentaires en écrivant à : Les Éditions et Services de dépôt
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada
Ottawa (Ontario) K1A 0S5
Téléphone : 613-941-5995 ou 1-800-635-7943
Télécopieur : 613-954-5779 ou 1-800-565-7757
publications@tpsgc-pwgsc.gc.ca
<http://publications.gc.ca>

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.

Additional copies may be obtained from: Publishing and Depository Services
Public Works and Government Services Canada
Ottawa, Ontario K1A 0S5
Telephone: 613-941-5995 or 1-800-635-7943
Fax: 613-954-5779 or 1-800-565-7757
publications@tpsgc-pwgsc.gc.ca
<http://publications.gc.ca>

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