



Chambre des communes  
CANADA

## Comité permanent de la défense nationale

---

NDDN • NUMÉRO 035 • 3<sup>e</sup> SESSION • 40<sup>e</sup> LÉGISLATURE

---

TÉMOIGNAGES

**Le mardi 23 novembre 2010**

**Président**

**L'honorable Maxime Bernier**



## Comité permanent de la défense nationale

Le mardi 23 novembre 2010

• (1530)

[Français]

**Le président (L'hon. Maxime Bernier (Beauce, PCC)):** Bienvenue à notre 35<sup>e</sup> séance du Comité permanent de la défense nationale. Déjà 35 séances à notre actif! Nous sommes le mardi 23 novembre. Aujourd'hui, selon l'ordre du jour et conformément au paragraphe 108(2) du Règlement, nous allons poursuivre l'étude de l'acquisition d'avions de recherche et de sauvetage.

Nous avons comme témoins, de 15 h 30 à 16 h 30, M. Hervé Garnier, président de l'European Aeronautic Defence and Space Company. Merci d'être ici aujourd'hui.

D'Airbus Military, nous avons M. Antonio Rodriguez Barberan, vice-président. Merci.

Je vais maintenant vous céder la parole pour environ 10 minutes. Vous avez donc de 5 à 6 minutes chacun. Ensuite, les membres du comité pourront vous poser des questions, jusqu'à 16 h 30.

Monsieur Garnier, si vous voulez commencer, vous avez la parole.

**M. Hervé Garnier (président, European Aeronautic Defence and Space Company inc.):** Merci, monsieur le président.

Monsieur le président, membres du comité, bonjour.

[Traduction]

Si vous le permettez, nous allons commencer par vous dire qui nous sommes. Je m'appelle Hervé Garnier et je suis vice-président sénior chez EADS; à ce titre, je suis responsable de la stratégie et du marketing pour l'Europe et le Canada au niveau de la haute direction. Je suis également président d'EADS Canada, notre filiale établie à Ottawa. Mon collègue, Antonio Rodriguez Barberan est vice-président sénior, commercial, et membre du conseil d'administration d'Airbus Military, l'une des principales divisions d'EADS.

C'est pour nous un honneur que d'être ici aujourd'hui pour expliquer et souligner devant un auditoire aussi prestigieux la relation particulière qu'entretient EADS avec le Canada. Nous allons vous donner un aperçu de la feuille de route d'EADS et d'Airbus Military; vous exposer les principales caractéristiques de l'avion militaire C-295, qui représente une solution intéressante pour le Canada, dans le cadre de son programme d'aéronefs de recherche et de sauvetage à voilure fixe. Enfin, nous parlerons de la stratégie relative aux retombées industrielles et régionales.

EADS est un chef de file mondial dans le domaine de la défense, de l'aérospatiale et autres services connexes. La compagnie compte quatre grandes divisions: Airbus, Eurocopter, Cassidian et Astrium. Les derniers programmes d'EADS portent sur les hélicoptères Tigre et LH90, l'avion militaire de transport M400, l'Airbus A380, l'Eurofighter et le système de satellites de navigation européen Galileo, pour n'en nommer que quelques-uns.

Au fil des ans, nous nous sommes constitués une clientèle solide, avec un chiffre d'affaires annuel de 43 milliards d'euros et un carnet

de commandes de plus de 400 milliards d'euros. Nous employons au-delà de 120 000 personnes dans plus de 50 pays.

EADS et son prédécesseur ont toujours été fidèles et présents au Canada au cours des deux dernières décennies. Grâce à des subventions directes, EADS Canada s'est établi à Ottawa, Eurocopter Canada en Ontario, Composites Atlantic en Nouvelle-Écosse et PlantCML au Québec. Cela représente en tout 700 emplois directs.

Par ailleurs, les programmes des divisions d'EADS, incluant les achats effectués par plus de 460 compagnies canadiennes, génèrent plus de 800 millions de dollars canadiens par année. Ils permettent également de maintenir plus de 4 000 emplois au Canada. Cela favorise la participation à long terme, dans la chaîne d'approvisionnement mondiale d'EADS, de petites et grandes entreprises canadiennes, partout au pays.

Permettez-moi maintenant de céder la parole à Antonio Rodriguez Barberan.

Merci.

• (1535)

**M. Antonio Rodriguez Barberan (vice-président sénior, commercial, Avion militaire de transport, Airbus Military):** Merci.

Monsieur le président, membres du comité, Airbus Military est une unité opérationnelle intégrée de la division d'Airbus. Aujourd'hui, Airbus Military est la seule compagnie au monde qui offre toute une gamme d'aéronefs de transport, de surveillance, de recherche et de sauvetage, et cela comprend les avions dérivés militaires de la plateforme commerciale florissante d'Airbus.

Airbus Military a vendu plus de 1 000 aéronefs dans 61 pays, dont douze sont membres de l'OTAN, ce qui inclut le Canada. Au total, la flotte a accumulé plus de 4,2 millions d'heures de vol.

Consciente de l'importance cruciale de développer un appareil de recherche et de sauvetage à voilure fixe capable de faire aussi des missions connexes, Airbus Military et ses partenaires ont développé un aéronef polyvalent qui fonctionne avec des moteurs fabriqués par Pratt & Whitney Canada et est équipé de l'avionique de Thales Canada; c'est aussi CAE, une autre compagnie canadienne, qui offre la formation et donne les cours sur simulateurs de vol. Le C-295 est un appareil à voilure fixe conçu d'abord pour la recherche et le sauvetage.

Les avions de la famille des CN-235 et C-295 se sont vendus à plus de 350 exemplaires et se sont forgés une réputation mondiale de fiabilité et de facilité d'entretien auprès des forces armées de plus de 25 pays, avec de très nombreuses commandes renouvelées. Ensemble, ces appareils ont accumulé plus de 1,2 million d'heures de vol.

Le C-295 est un appareil robuste qui a fait ses preuves et qui est équipé d'un train d'atterrissage solide permettant de se poser sur des terrains instables et sans revêtement. C'est actuellement le seul appareil de recherche et de sauvetage de sa catégorie au monde équipé d'une rampe et de capteurs. C'est l'aéronef qui affiche la plus grande fiabilité et les plus bas coûts d'entretien et de fonctionnement.

Dans le cadre du processus entourant les déclarations d'intention, nous avons entrepris un examen des aéronefs de recherche et de sauvetage canadiens. L'expérience du personnel passé et actuel travaillant sur ces aéronefs nous a permis de voir les défis singuliers que doivent relever les équipages de ces appareils en raison du terrain, de l'environnement et de la géographie du pays.

Comme nous l'avons indiqué dans notre réponse à la déclaration d'intention, Airbus Military est persuadée que ses C-295 peuvent exceller dans les missions de recherche et de sauvetage au Canada. Parce qu'il a fait ses preuves et qu'il est utilisé quotidiennement pour la cartographie des environnements les plus inhospitaliers au monde, le C-295 peut voler par grands vents et froid extrême. Il se comporte bien sur des terrains d'aviation difficiles. Aujourd'hui, on l'utilise pour survoler des zones montagneuses où les conditions sont rudes, ainsi que les océans du monde, depuis les tropiques jusqu'aux régions polaires.

Nous sommes fiers du fait que le C-295 soit l'un des très rares bimoteurs moyens capables de voler dans des régions balayées par les vents de l'Atlantique Nord. Aujourd'hui, la garde côtière américaine, l'Irlande et le Portugal font de la surveillance maritime dans ces régions.

Qui plus est, on a réalisé des essais à Resolute Bay pour permettre au CN-235 d'obtenir la certification pour voler par temps froid; et le C-295 a été soumis à d'autres essais en Finlande, où il est utilisé quotidiennement au nord du cercle polaire arctique.

Le Brésil a remplacé ses Buffalo par nos appareils de recherche et de sauvetage pour le survol terrestre et aussi pour des missions jusqu'au milieu de l'Atlantique Sud. Le Chili et la Colombie utilisent aussi nos aéronefs. Ces pays ont des terrains montagneux et désolés qui ressemblent à ceux que l'on retrouve au Canada. Le C-295 jouit d'une grande réputation en Amérique du Sud.

Les pays montagneux doivent s'équiper d'appareils de recherche volant à moins de 150 noeuds afin de couvrir la zone de recherche, de réduire l'incidence des turbulences provoquées par les montagnes et de manoeuvrer en toute sécurité dans d'étroites vallées montagneuses. Le C-295 se comporte et se pilote très bien, la réponse de ses moteurs est rapide et sa manoeuvrabilité à basse vitesse est exceptionnelle, ce qui permet de le faire voler en toute sécurité à très basse altitude.

La cabine de cet appareil, qui a le plus grand espace de sa catégorie, fait trois pouces de plus que celle des C-130, ce qui offre d'incroyables possibilités pour les missions polyvalentes et permet de profiter d'un espace considérable pour entreposer de l'équipement et installer des équipages tout en ayant un espace réservé pour les parachutes de sauvetage des équipages.

De nos jours, notre aéronef tactique est utilisé lors d'opérations spéciales où les soldats doivent sauter en parachute au-dessus de territoires hostiles et inhospitaliers, dans des conditions météorologiques difficiles, et transporter de façon sécuritaire de l'équipement rechangeable, et parfois supérieur, à celui des équipages d'appareils de recherche et de sauvetage canadiens.

Nous pouvons proposer une version standard certifiée, comme celle actuellement utilisée au Portugal, qui permet d'avoir quatre hublots pour balayer complètement le paysage pendant les

recherches à vue. C'est extrêmement utile pour faire des recherches dans des vallées montagneuses confinées où la détection est difficile, ce qui complique les opérations.

● (1540)

Ces capacités ont toutes fait leurs preuves et sont utilisées dans les opérations de recherche et de sauvetage partout dans le monde de nos jours. Mais c'est notre dispositif électronique de recherche avant-gardiste qui nous différencie des concurrents. Par exemple, la garde côtière américaine utilise des capteurs électro-optiques à infrarouge intégrés dans le radar de recherche multimodes et un radiogoniomètre afin d'offrir une capacité de détection exceptionnelle sur l'eau et la neige.

Cette intégration est possible grâce à un système de gestion des données qui assure l'interface avec les systèmes de communication et de navigation et multiplie par 500 l'efficacité de son capteur de recherche autonome, ce qui permet d'accroître la capacité de recherche et de réduire le délai d'intervention.

Notre programme d'entretien nous permet de faire voler les C-295 jusqu'à 800 heures dans les régions éloignées, comme l'ont prouvé les missions humanitaires dans plusieurs pays d'Afrique et d'Asie centrale. Nous savons que nous n'avons pas le droit à l'erreur dans les missions de recherche et de sauvetage et nous ne proposerons donc pas de solutions expérimentales ou n'ayant pas fait leurs preuves, compte tenu des risques, des retards et des coûts associés.

Nous remarquons que le rapport du CNRC contient des recommandations qui permettront d'améliorer les niveaux de services au Canada, quel que soit l'aéronef choisi, comme les déploiements avancés et la révision d'options de base. Nous nous proposons de collaborer au processus d'optimisation des capacités de recherche et de sauvetage au Canada.

Enfin, pour ce qui est des retombées industrielles et régionales, permettez-moi de vous dire, pour commencer, qu'avec le C-295, nous offrons près de 20 p. 100 de contenu canadien direct, et éventuellement plus, selon la configuration, en amenant du travail au Canada pour chaque appareil vendu dans le monde. Les moteurs de Pratt & Whitney, les simulateurs de CAE et l'avionique de Thales Canada ne sont qu'une partie de toute la chaîne d'approvisionnement mondiale du C-295. Nous avons vendu 83 appareils jusqu'à présent, et nous sommes en train de consolider notre position dominante sur le marché.

Outre le très fort contenu canadien direct, si Airbus Military obtenait le contrat des appareils de recherche et de sauvetage à voilure fixe, nous nous conformerions évidemment aux principes relatifs aux retombées industrielles et régionales. Nous avons déjà dressé une liste de programmes répondant aux trois objectifs principaux des retombées industrielles et régionales: la haute technologie; les activités d'exportation à long terme pour le Canada; et le financement de la chaîne d'approvisionnement mondiale d'EADS, incluant Airbus. Nous voudrions réitérer notre engagement à nous occuper de tout le soutien interservices au Canada. Nous avons déjà discuté de coopération avec des partenaires éventuels, petits et grands, d'un océan à l'autre.

Dans tous les programmes qu'a menés EADS au Canada, nous nous sommes distingués par le respect de nos engagements en matière de retombées industrielles et régionales. La maximisation du contenu canadien est une priorité d'Airbus Military.

Pour résumer, nous espérons qu'il y aura un appel d'offres nous permettant de proposer un programme de solutions professionnelles avec un très fort contenu canadien et un coût de sauvetage très bas.

Ceci conclut mon allocution, monsieur le président.

Merci beaucoup.

• (1545)

[Français]

**Le président:** Merci messieurs. Je vais maintenant donner la parole à M. Simms.

*You have the floor for seven minutes.*

[Traduction]

**M. Scott Simms (Bonavista—Gander—Grand Falls—Wind-sor, Lib.):** Merci, monsieur le président.

Et je tiens à remercier aussi nos invités, du groupe EADS, venus nous parler du C-295.

J'ai bien aimé quand vous avez dit que « nous n'avions pas le droit à l'erreur dans les missions de recherche et de sauvetage ». C'est bien ce que vous avez dit, monsieur Rodriguez Barberan, je vous ai bien cité, n'est-ce pas?

**M. Antonio Rodriguez Barberan:** Je crois que oui.

**M. Scott Simms:** C'est très pertinent.

Dans votre déclaration, vous avez dit que votre aéronef était capable de résister au climat rude de l'Atlantique Nord, par exemple. Vous avez notamment parlé de la Finlande, de la Colombie et du Chili, des régions montagneuses et des turbulences dans ces zones. Ce sont là d'excellents points compte tenu de notre situation au Canada.

Ce qui rend le Canada unique, et cette opinion n'engage que moi, par rapport aux pays que vous avez cités, c'est que nous avons de vastes étendues de terre, ce qui nous oblige évidemment à voler sur de plus grandes distances. Prenons par exemple une base, disons une se trouvant dans ma circonscription — pourquoi pas? Gander. Elle est située sur la côte Est. C'est le point le plus à l'est sur la carte, ou presque. Savez-vous si votre aéronef est capable de couvrir une étendue de terre aussi vaste qu'entre Gander et Comox, sur la côte Ouest, et de supporter les conditions que vous avez décrites?

**M. Antonio Rodriguez Barberan:** Je vous remercie beaucoup pour votre question.

Vous devez savoir qu'au moment où l'on se parle, notre aéronef a été choisi et est utilisé, par exemple, au Brésil, où le temps est plutôt clément, mais où l'on mène aussi des opérations de recherche et de sauvetage sur de vastes étendues. En fait, je ne crois pas révéler de secret, parce que c'est déjà sorti dans la presse, en disant que nous sommes en train de négocier avec les forces aériennes brésiliennes la livraison d'une deuxième série d'avions pour répondre à leurs besoins.

Alors oui, les exigences du Canada sont uniques, mais je crois que nous sommes en mesure d'offrir, compte tenu de notre expérience dans de nombreux pays, des solutions sécuritaires et sans risques, qui permettent de satisfaire à toutes vos conditions. Pour ce qui est de la distance, le Brésil a des exigences très similaires aux vôtres, ici au Canada.

**M. Scott Simms:** Dans son rapport, le CNRC vise à effectuer le tracé de toutes les bases de recherche et de sauvetage et à analyser l'information. Trouvez-vous problématique que ces bases soient si éloignées? Seriez-vous en faveur de la centralisation des bases pour favoriser votre aéronef?

**M. Antonio Rodriguez Barberan:** Je n'analyserais jamais la situation dans cette optique. C'est une question de physique. Pour faire diminuer le temps de sauvetage, il faut analyser les obstacles.

Pour déterminer le temps de sauvetage, il faut examiner trois facteurs, essentiellement: le temps de préparation, le temps de parcours et le temps consacré à la recherche. Selon notre approche, nous utilisons de la haute technologie pendant le temps de recherche, de façon à chercher moins longtemps. Le temps de préparation dépend beaucoup des méthodes de fonctionnement. Quant au temps de parcours, il faut le limiter le plus possible.

**M. Scott Simms:** Pensez-vous que votre aéronef soit supérieur parce qu'il offre davantage de possibilités et qu'il est plus prêt que d'autres?

**M. Antonio Rodriguez Barberan:** Étant donné qu'il est équipé de dispositifs de haute technologie, notamment de moteurs canadiens, le délai de préparation est extrêmement long.

**M. Scott Simms:** Les pièces de l'hélicoptère CH-101, le Cormorant, ont constitué un problème de taille qui a eu des conséquences majeures. On a eu de gros problèmes de disponibilité opérationnelle. Actuellement, quels sont vos taux de disponibilité en service, et est-ce que vos pièces se trouvent facilement sur le marché nord-américain? Vous avez parlé de 20 p. 100 de contenu canadien.

**M. Antonio Rodriguez Barberan:** Nous avons des contrats, avec certains de nos clients, en vertu desquels nous garantissons une disponibilité de plus de 90 p. 100. Comme cela fait l'objet de contrats, nous pouvons faire la même chose ici, avec nos partenaires locaux de soutien interservices. Nous utilisons de l'équipement facile à entretenir et à réparer. Cela implique que les coûts d'entretien et de cycle de vie sont bas. Notre point fort, c'est la disponibilité du matériel.

• (1550)

**M. Scott Simms:** Je comprends la question des coûts. Le matériel est-il disponible en Amérique du Nord?

**M. Antonio Rodriguez Barberan:** Nous avons le CN-235. La garde côtière américaine commence son déploiement opérationnel à la base navale de Miami, et les résultats sont très bons. Ce n'est pas moi qui le dis, ce sont nos clients. Nous affichons un nombre record de renouvellements de commandes.

**M. Scott Simms:** Cet aéronef est utilisé partout dans le monde. J'ai vu votre photographie avec la garde côtière américaine. Il semble y avoir beaucoup d'espace dans l'avion pour les équipes de recherche et de sauvetage en mission. L'un des problèmes des techniciens en recherche et en sauvetage, c'est qu'ils ont besoin non seulement de l'équipement, mais aussi de suffisamment d'espace. Est-ce un avantage concurrentiel? J'imagine que c'est l'une des raisons pour lesquelles vous avez obtenu tant de succès auprès de la garde côtière américaine.

**M. Antonio Rodriguez Barberan:** C'est vrai pour la garde côtière américaine, mais aussi pour d'autres gardes côtières. L'aéronef possède une longue cabine qui permet d'avoir de petites particularités. Il n'y a pas que le confort des équipages qui compte. Nos appareils peuvent avoir, par exemple, quatre coupes d'observation. Ce n'est pas grand chose, mais cela peut véritablement changer la donne quand on fait des recherches au-dessus d'un terrain montagneux. Ce sont de petits détails qui sont extrêmement importants pour les techniciens en recherche et sauvetage. Par ailleurs, nous avons une aire de repos dans notre cabine, en plus de tout l'espace réservé pour l'équipement.

**M. Scott Simms:** À quoi cela sert-il exactement?

**M. Antonio Rodriguez Barberan:** Si vos techniciens en recherche et en sauvetage sont en mission pendant 10, 12 ou 15 heures, ils seront contents d'avoir un endroit où s'allonger et se reposer pendant 20 minutes.

[Français]

**Le président:** *Thank you very much.*

Je cède maintenant la parole à M. Bachand.

**M. Claude Bachand (Saint-Jean, BQ):** Merci, monsieur le président. Je souhaite la bienvenue à tous mes amis, non seulement à ceux qui sont assis à la table, mais à tous ceux qui sont dans la salle aussi. C'est important qu'on ne favorise pas les uns par rapport aux autres.

Je veux d'abord déplorer le fait qu'on ait annoncé l'acquisition de ces appareils il y a maintenant cinq ou six ans, mais, malheureusement, on en est encore au point de départ, selon moi, parce qu'on ne sait pas exactement ce qui se passe. Je pense que c'est le but, aujourd'hui, de demander à l'industrie de quelle manière elle peut apporter une contribution à des Canadiens et à des Québécois qui ont besoin de ses services.

Effectivement, il y a eu des achats très importants dans le domaine aérospatial, mais l'appareil qui peut véritablement aider les Canadiens et les Québécois en situation de détresse, c'est certainement l'avion *search and rescue*. D'ailleurs, je pense que le but est de lancer et de poursuivre l'opération. À mon avis, cela ne fonctionne pas assez rapidement.

Avez-vous pris connaissance du rapport du Conseil national de recherches Canada? Pourriez-vous me donner votre avis au sujet du rapport? Êtes-vous en mesure de satisfaire à l'ensemble des recommandations proposées par le Conseil national de recherches?

[Traduction]

**M. Antonio Rodriguez Barberan:** Les recommandations sont assez judicieuses. Nous les partageons pour la plupart et les considérons positives dans l'ensemble.

[Français]

**M. Claude Bachand:** *Most of them? OK.*

Dans le rapport, il y a un certain nombre d'exigences qu'on fait passer de la cote « 1<sup>er</sup> échelon » à la cote « capacité obligatoire de niveau élevé », la « CONE ». J'aimerais qu'on discute de quelques-unes de ces exigences. Le Conseil national de recherches suggère: « [...] l'intégration de capteurs SAR tels des systèmes électro-optiques et infrarouges (EO/IR), des radars de recherche et des systèmes d'imagerie en vision nocturne (SIVN); [...] »

Votre compagnie est-elle en mesure de satisfaire à cette recommandation?

•(1555)

[Traduction]

**M. Antonio Rodriguez Barberan:** Je vous prie de m'excuser. Tous les Espagnols de ma génération parlent un peu français, mais je dois vous répondre en anglais. J'espère que cela ne vous dérange pas. Je ne suis pas assez à l'aise pour vous répondre en français.

C'est absolument nécessaire. C'est comme chercher quelque chose dans son sous-sol quand on n'a ni lumière ni torche. On connaît peut-être l'endroit, mais cela prend du temps avant de trouver ce qu'on veut.

Il est vraiment essentiel, de nos jours, lorsqu'on mène des missions de recherche et de sauvetage, d'avoir au moins un radar de recherche et de sauvetage et un dispositif électro-optique à infrarouge. Nous

sommes non seulement capables de proposer cet équipement, mais aussi de le livrer. Il faut aussi, au minimum, un système d'identification automatique. Ce système est déjà intégré et opérationnel dans notre aéronef; nous le recommandons d'ailleurs fortement.

[Français]

**M. Claude Bachand:** On parle ici d'une chose extrêmement importante, de mon point de vue, quand on connaît la géographie et le climat canadiens. Le Conseil national de recherches recommande « l'acquisition de la capacité de tirer partie des pistes courtes [d'atterrissage], couvertes de gravier et de terrains d'aviation rudimentaires ».

S'il y a des opérations dans le Grand Nord, entre autres, il est extrêmement important que votre appareil puisse « performer » dans de telles conditions. Il est aussi important que votre appareil soit capable, selon le rapport, « de voler en conditions de givrage [puisque cela se produit souvent au Canada]; de fonctionner en présence de givrage au sol où il existe des installations ».

Alors, votre avion pourrait être appelé à atterrir sur des pistes courtes en gravier, givrées. Il serait nécessaire que nous sachions si votre appareil, selon vous, est en mesure d'exécuter ce type d'exercice.

[Traduction]

**M. Antonio Rodriguez Barberan:** Oui, compte tenu des pays où nos aéronefs sont utilisés et des missions qu'ils font, on sait qu'ils atterrissent quotidiennement sur des pistes de fortune extrêmement courtes, dans la jungle, mais aussi en Finlande et au milieu de l'Asie. Nos appareils sont conçus pour fonctionner dans toutes sortes de conditions.

Par ailleurs, il est aussi extrêmement important — si vous me permettez de le souligner —, de reconnaître que non seulement notre aéronef peut atterrir et décoller dans ce genre d'environnement, mais aussi qu'il peut fonctionner sans problème un peu partout. Permettez-moi de citer un exemple qui concerne les forces aériennes de mon pays. L'aviation espagnole a des détachements dans certains pays d'Afrique, comme en Somalie, où elle doit utiliser les aéronefs dans des régions où les services de maintenance sont pratiquement inexistantes. Ainsi, aujourd'hui, nos appareils sont prêts à être déployés dans des endroits où il n'y a pas de base ni d'aéroport; et ils peuvent voler pendant 800 heures sans entretien particulier. Ce sont donc des avions autonomes qui conviennent aux régions éloignées. Non seulement ils peuvent y atterrir, mais en plus, ils peuvent y voler sur une base régulière.

[Français]

**M. Claude Bachand:** Pouvez-vous me dire combien d'appareils C-295 vous avez livrés dans le monde? Au moment où l'on se parle, combien d'entre eux ont été livrés?

[Traduction]

**M. Antonio Rodriguez Barberan:** Nous livrons un appareil toutes les deux semaines. Peut-être que je me trompe, mais en combinant la flotte de C-235 et celle de C-295, je crois que la semaine dernière nous en avions livrés 67, si ma mémoire est bonne.

Et cela continue; nous avons signé un contrat la semaine dernière avec les forces aériennes égyptiennes pour la livraison de trois avions pour le fret, pas des appareils de recherche et de sauvetage.

Mais sauf erreur, nous en avons livrés 67.

•(1600)

[Français]

**M. Claude Bachand:** Il ne me reste plus de temps, n'est-ce pas?

[Traduction]

**M. Antonio Rodriguez Barberan:** Et nous avons des commandes pour 83 appareils.

[Français]

**Le président:** Merci.

Je vais maintenant donner la parole à M. Harris, qui dispose de sept minutes.

*Mr. Harris, you have the floor for seven minutes.*

[Traduction]

**M. Jack Harris (St. John's-Est, NPD):** Merci beaucoup d'avoir accepté notre invitation.

J'ai manqué votre allocution d'ouverture, mais soyez assuré que je vais lire les délibérations de cette séance pour savoir ce que vous avez dit, parce que ce projet m'intéresse beaucoup.

Bien sûr, comme vous le savez, ce comité ne peut décider quel produit est le meilleur, mais je me réjouis certainement de votre intérêt pour ce projet et j'apprécie votre exposé sur votre aéronef.

J'aimerais poser deux ou trois questions concernant les autres programmes, auxquels le député de Gander a fait allusion.

Vous avez dit que votre aéronef était facile d'entretien, etc. Mais avez-vous un chiffre ou un pourcentage concernant sa disponibilité? Si vous aviez une flotte d'aéronefs disponibles pour la recherche et le sauvetage, quel pourcentage du temps serait-il disponible pour utilisation, comme on dit dans l'industrie, si je ne m'abuse?

**M. Antonio Rodriguez Barberan:** Ce n'est pas que je veuille éluder votre question, mais c'est difficile d'y répondre parce que cela dépend du niveau d'investissement qu'on est prêt à faire dans les pièces détachées. C'est une discussion qui se fait entre techniciens. Permettez-moi de souligner le fait que...

**M. Jack Harris:** Pourriez-vous nous donner un ordre de grandeur, alors?

**M. Antonio Rodriguez Barberan:** Cela se situe entre 85 et 90 p. 100, et c'est même plus pour certains de nos clients à qui nous devons offrir ces services. C'est un ordre de grandeur tout à fait possible.

**M. Jack Harris:** Peut-être avez-vous lu le rapport du Conseil national de recherches du Canada. Il m'intéresse beaucoup, car notre comité fait une autre étude sur les temps de réaction des équipes de recherche et de sauvetage. Je suis sûr que vous verrez dans ce rapport particulier beaucoup de références faites aux différences relatives à l'énoncé des besoins, si le délai de réponse devait être de 30 minutes en tout temps, ou seulement pour 17 p. 100 des utilisations durant la période d'étude de trois ans mentionnée ici.

Selon vous, y aurait-il une différence dans le choix de l'aéronef, si on devait avoir un temps de réponse de 30 minutes, 24 heures sur 24, tous les jours de l'année? Est-ce que, selon vous, cela influencerait le choix de l'avion? Est-ce qu'en conséquence, cela pourrait modifier le choix du gouvernement qui opérerait pour un type d'avion différent en fonction de ses besoins?

La question de la disponibilité se pose également.

**M. Antonio Rodriguez Barberan:** Je comprends la différence. Il est difficile de répondre. Pour savoir le temps de réponse, il faut connaître les détails d'une situation. Il faut vraiment un technicien

pour comprendre ce que cela signifie en fonction du délai d'intervention requis.

**M. Jack Harris:** Dans les airs, 30 minutes c'est...

**M. Antonio Rodriguez Barberan:** Les moteurs dont sont équipés nos avions sont canadiens. Ce sont les mêmes que ceux du Dash 8. Et l'avionique est aussi commerciale. Cela permet d'avoir des taux de disponibilité et de préparation équivalents à ceux d'un avion commercial, lesquels sont extrêmement élevés.

Je vais jouer les vendeurs en vous disant que plus la demande est forte pour ces paramètres, mieux c'est pour nous.

**M. Jack Harris:** Le rapport technique dit que la vitesse indiquée est un facteur, selon l'endroit où se trouve l'appareil à voilure fixe. Les exigences semblent être plutôt strictes pour un certain nombre de missions de sauvetage au-delà du milieu de l'Atlantique Nord ou vers le pôle Nord. Est-ce que cela aurait une incidence sur le choix de l'appareil, dans l'offre que vous feriez, si la vitesse indiquée devait être diminuée?

•(1605)

**M. Antonio Rodriguez Barberan:** Ce document n'est pas public. C'est notre réponse à votre lettre d'intention qui est ostensiblement négociable. Nous avons effectué une analyse détaillée des exigences en matière de recherche et de sauvetage pour le Canada. Nous avons découvert qu'il y en avait trois. Nous parlons d'un appareil de recherche et de sauvetage à voilure fixe, qui est une condition sine qua non, mais nous ne sommes pas dans cette situation. Vous avez trois exigences différentes: la recherche sur l'eau, la recherche dans les montagnes et les missions de longue distance.

Pour ce qui est de la recherche en montagne, vous avez besoin de capacités à faible vitesse. Les ailes sont conçues pour la basse vitesse ou la haute vitesse. On peut avoir des ailes pour piloter à une vitesse inférieure à 150 noeuds, ce qui est extrêmement bon quand on doit faire des missions comme celles que vous réalisez aujourd'hui avec le Buffalo.

Pour la recherche en mer, le facteur clé, c'est le système de mission, l'électronique embarquée. Lorsque vous menez des recherches au-dessus des eaux, vous avez besoin de radars puissants et de dispositifs électriques fiables.

Lorsque vous parcourez de longues distances, la vitesse peut être très importante, je veux parler de la capacité de voler à grande vitesse plutôt qu'à basse vitesse. Voler 20 noeuds plus rapidement ne vous fera gagner que quelques minutes. Alors, si vous voulez améliorer grandement vos capacités en matière de temps de sauvetage, il faudra davantage penser en termes de proximité que de vitesse.

**M. Jack Harris:** D'après ce que je comprends, la garde côtière américaine s'est fixé une norme de 90 minutes entre le moment de l'appel et celui de l'arrivée sur les lieux de l'incident dans la zone de recherche et de sauvetage. Avez-vous des appareils capables de faire cela dans ce laps de temps?

**M. Antonio Rodriguez Barberan:** Je ne me souviens pas de l'énoncé de critères de la garde côtière américaine, mais nous ne lui avons rien promis de tel. Je peux vous dire que l'une des récompenses que nous avons obtenues récemment était due à notre capacité de réponse rapide.

**Le président:** Je vous remercie beaucoup.

La parole est maintenant à M. Braid.

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

Je tiens à remercier également nos représentants de compagnies pour leur présence parmi nous cet après-midi.

Messieurs Garnier et Rodriguez, vous avez dit avoir vendu 83 appareils C-295 partout dans le monde. Sur quelle période avez-vous vendu ces 83 appareils, approximativement?

**M. Antonio Rodriguez Barberan:** Permettez-moi de préciser que les CN-235 et les C-295 font partie de la même famille d'aéronefs. C'est comme les Dash 8, si vous avez vu la publicité. Nous avons commencé à produire les 235, si ma mémoire est bonne, à la fin des années 1980 — je crois que c'était en 1987 ou 1989. Nous construisions près de 20 appareils par année, essentiellement. Nous en avons vendu 350. Les premiers C-295 ont été livrés, si je me souviens bien, en 2003; nous parlons donc de 83 appareils vendus depuis cette époque.

**M. Peter Braid:** Merci.

J'ai devant les yeux la liste de vos pays clients. Comme nous l'avons vu, sur le plan des conditions climatiques, les deux pays qui ressemblent au Canada sont la Finlande et le Chili, dans une certaine mesure. Chacun de ces pays dispose de trois aéronefs, mais cet appareil est-il leur unique avion de recherche et de sauvetage ou ont-ils des aéronefs complémentaires?

**M. Antonio Rodriguez Barberan:** Le Chili utilise la patrouille maritime. Il s'agit d'une patrouille très particulière. On peut le lire dans la presse, mais je ne voudrais pas vous divulguer le type de missions qu'elle mène. Ce pays utilise aussi d'autres appareils — de notre fabrication également; ce sont des C-212, de très petits appareils que nous avons aussi en inventaire.

Quant aux Finlandais, ils utilisent essentiellement des avions de transport, mais ils ont acheté cette année, en 2010, un appareil qu'ils emploient pour une mission très spécifique. Notre avion est un appareil polyvalent.

Je vous rappelle qu'il y a aussi le Portugal. Bien sûr, ce n'est pas un pays froid, mais l'avion qu'il utilise lui permet de faire souvent des missions de recherche et de sauvetage dans le milieu de l'Atlantique. Cet appareil doit faire face aux mêmes types de tempêtes que ceux auxquels vous êtes habitués dans l'Atlantique.

•(1610)

**M. Peter Braid:** Comment décririez-vous les capacités de votre appareil comparées à celles du Buffalo ou de l'Hercules que nous utilisons actuellement au Canada?

**M. Antonio Rodriguez Barberan:** Lorsque j'étais enfant, les forces aériennes espagnoles utilisaient des Caribou, qui étaient des avions de la génération précédant celle des Buffalo. Nos appareils sont de la même lignée que les Caribou et les Buffalo. Ils sont très semblables; la différence c'est qu'ils ont été conçus à 40 ans d'intervalle.

Il s'agit essentiellement d'un appareil qui a certaines caractéristiques en matière de décrochage et capable d'atterrir sur des pistes sans revêtement à une vitesse de décrochage très basse. Il est toutefois un petit peu plus gros. Il est pressurisé et plus rapide que le Buffalo, mais il est conçu selon le même principe, essentiellement.

Quant à l'Hercules C-130, nous nous plaisons à dire qu'il est complémentaire. La garde côtière américaine utilise les Hercules et les CN-235 pour différentes missions.

**M. Peter Braid:** Pour ce qui est de la formation, comment se fait la transition vers l'utilisation de vos appareils, et quels avantages et inconvénients voyez-vous du point de vue de la formation?

**M. Antonio Rodriguez Barberan:** Il suffit d'obtenir le bon certificat. Les Hercules et les CN-235 ou C-295 ont des certificats de base, mais n'importe quel pilote d'Hercules pourra piloter n'importe quel de nos avions. Il obtiendra le permis requis après avoir suivi une formation dans nos simulateurs de vol, à Séville ou ailleurs, et c'est l'affaire de quelques semaines. Ce n'est pas très compliqué.

**M. Peter Braid:** Merci.

Parlons maintenant des retombées industrielles; vous avez dit, dans votre allocution, que vous vous efforcerez de maximiser les retombées industrielles pour le Canada. Comment vous y prendriez-vous, en général, et comment les compagnies de haute technologie canadiennes, en particulier, pourraient en profiter?

**M. Antonio Rodriguez Barberan:** Tout d'abord, je ferais de nouveau remarquer que nos moteurs, notre avionique et notre centre de formation possèdent une caractéristique particulière, qui se retrouve dans les 83 avions que nous avons vendus et les centaines que nous prévoyons vendre. Ensuite, nous faisons partie d'Airbus, qui prévoit déjà en vue de prendre de l'expansion. M. Garnier peut vous en dire davantage à ce sujet. Nous envisageons d'élargir notre chaîne d'approvisionnement au Canada et discutons de la question avec plusieurs entreprises.

Par exemple, nous avons parlé des systèmes de mission. Nous devons trouver une entreprise locale qui nous aiderait à implanter nos activités au Canada et à effectuer l'entretien du logiciel. En outre, au chapitre des capteurs, nous pouvons compter sur une entreprise canadienne bien connue, qui, par chance, est notre deuxième choix pour la vente outremer. Il est évident que la décision d'acheter le C-295 améliorera considérablement notre position d'exportateur international.

**M. Peter Braid:** Merci.

**M. Antonio Rodriguez Barberan:** Et, bien sûr, on prévoit confier le soutien logistique à une entreprise locale; nous avons déjà entamé des pourparlers à ce sujet.

•(1615)

[Français]

**Le président:** Merci.

[Traduction]

Je laisserai maintenant la parole au Parti libéral du Canada.

Monsieur Scott Simms, vous avez la parole.

[Français]

**M. Scott Simms:** Merci, monsieur le président.

[Traduction]

Je veux vous lire un extrait d'un article paru au Canada il y a environ un an et demi dans *Defence Watch*, qui disait ce qui suit:

Lors d'une réunion des représentants des Forces aériennes et de l'industrie de la défense, tenue à Ottawa la semaine dernière,

... c'était en juillet 2009...

l'ampleur de la paralysie qui touche le projet d'aéronef de recherche et de sauvetage à voilure fixe, une initiative de 3 milliards de dollars, était au coeur des discussions.

Un officier des Forces aériennes a fait le bilan des divers projets d'équipement en cours pendant que des images défilaient à l'écran.

Sur la diapositive portant sur le projet d'aéronef de recherche et de sauvetage à voilure fixe, il n'y avait qu'un énorme point d'interrogation.

Voilà ce que dit l'article.

Il en ressort que la journée ne s'est pas bien passée. Il y avait de la confusion dans l'air. Certains représentants de l'industrie ont dit être incertains de la teneur du projet et du moment de sa mise en oeuvre.

Quels ont été vos rapports jusqu'à maintenant avec le gouvernement dans le cadre de ce marché?

**M. Antonio Rodriguez Barberan:** Si j'ai bien compris votre question, essentiellement, nous avons répondu officiellement à la lettre d'intention, dans un document que nous vous présentons. Nous y décrivons avec force détails notre position à l'égard du projet. Comprenez toutefois que nous respectons entièrement les décisions que vous prenez dans ce dossier. La seule chose que nous pouvons faire, c'est de nous montrer sous notre meilleur jour pour convaincre les agents canadiens que ce projet vaut la peine d'être mis en oeuvre. Je ne peux vous en dire davantage à ce sujet.

**M. Scott Simms:** L'une des méthodes d'approvisionnement traditionnelles que nous privilégions consiste à investir en parts égales: nous investissons 3 milliards de dollars dans votre avion, et vous investissez 3 milliards de dollars au Canada. Qu'en pensez-vous?

**M. Antonio Rodriguez Barberan:** L'optimisation des ressources est une approche que nous voyons d'un très bon oeil. Et pour ce qui est d'en avoir pour votre argent, vous constaterez, en analysant nos produits, que notre offre est des plus intéressantes. Pour ce qui est des ressources, il importe de les conserver au pays. À mon avis, personne n'offrira autant de RIR et d'avantage à ce pays. Comme nous sommes associés à Airbus et à EADS, nous sommes extrêmement bien placés pour...

**M. Scott Simms:** Vous avez indiqué que vous avez déjà 20 p. 100.

**M. Antonio Rodriguez Barberan:** Ce n'est pas tout. Notre chaîne d'approvisionnement est énorme, ce qui nous rend fort intéressants aux yeux de l'industrie.

**M. Scott Simms:** Monsieur le président, j'aimerais laisser ma question à M. Bagnell.

**L'hon. Larry Bagnell (Yukon, Lib.):** J'exerce des pressions depuis cinq ans pour que cette initiative aille de l'avant. J'ai cependant manqué la première partie de la séance; il se peut donc que je reprenne des questions qui vous ont déjà été posées.

Croyez-vous que le processus soit équitable? Qu'est-ce qui prend tant de temps? Ce projet aurait dû démarrer il y a cinq ans. Êtes-vous certain que l'on conclura l'affaire prochainement, pour que nous ayons nos avions de recherche et de sauvetage?

**M. Antonio Rodriguez Barberan:** Comme je l'ai indiqué, je suis indubitablement un industriel étranger; je ne peux donc que soumettre la meilleure proposition possible pour vous convaincre, vous, les agents canadiens, qu'elle est avantageuse pour votre pays. Je ne peux commenter davantage.

**L'hon. Larry Bagnell:** Quel est l'endroit le plus au Nord où l'un de vos avions est basé en permanence?

**M. Antonio Rodriguez Barberan:** C'est en Finlande. Il s'y trouve une base permanente dans le Sud. Certains appareils sont toutefois déployés dans le Nord de la Finlande et du cercle polaire.

[Français]

**Le président:** Merci beaucoup.

[Traduction]

Je laisse maintenant la parole à M. Boughen.

**M. Ray Boughen (Palliser, PCC):** Je vous remercie, monsieur le président.

Permettez-moi de souhaiter, moi aussi, la bienvenue à nos témoins.

Dans votre brochure, vous parlez du C-295. Je me demande quelles restrictions le manque de pressurisation de la cabine de cet appareil impose en vol.

• (1620)

**M. Antonio Rodriguez Barberan:** La pressurisation de la cabine est limitée par définition. On ne peut la maintenir indéfiniment. Elle est toutefois certifiée pour le transport de passagers. Il n'y a donc aucun impact sur l'utilisation normale d'un avion de recherche et de sauvetage à voilure fixe.

Prenez le Buffalo, par exemple. Cet appareil, qui vous rend de fiers services aujourd'hui, n'est pas pressurisé. Nous proposons une cabine entièrement pressurisée, compatible avec toutes les normes civiles. En fait, l'appareil est certifié conforme aux normes d'aviation civile.

**M. Ray Boughen:** J'ai quelques questions sur la fabrication de l'appareil. Disposez-vous d'installations de fabrication au Canada?

**M. Hervé Garnier:** Oui, nous en avons quelques-unes: une usine de montage d'hélicoptères à Fort Erie, en Ontario, une usine mixte à Lunenburg, en Nouvelle-Écosse, et Plant CML, une entreprise spécialisée dans les communications sécurisées et les salles de contrôle en cas d'intervention d'urgence. Nous comptons actuellement 700 employés au Canada.

Il est évident que si le projet d'avion de recherche et de sauvetage est accordé à Airbus Military, nous élargirons peut-être nos assises industrielles au Canada; si le besoin se fait sentir, nous étudierons les diverses possibilités qui s'offrent à nous. Nous collaborons également avec nos partenaires canadiens. Outre ceux dont j'ai déjà parlé, il y a Pratt & Whitney, CAE et Telus Canada, auxquels s'ajoutent des compagnies de tailles et de régions diverses qui assureront le soutien de service intégré et peut-être la fabrication. Tout dépend des résultats de notre étude.

Sachez toutefois que nous sommes pleinement déterminés à nous conformer aux règles de RIR. Nous connaissons les règles qu'impose Industrie Canada et nous comptons y adhérer entièrement.

**M. Ray Boughen:** Je vous poserais une dernière question. Pouvez-vous nous nommer des endroits précis où vos avions de recherche et de sauvetage sont utilisés aujourd'hui?

**M. Antonio Rodriguez Barberan:** Il y en a au Portugal, par exemple. Le C-295 est utilisé au Brésil. Mais si vous vous intéressez à toute la gamme de produits, on en trouve au Chili, en Équateur, en Colombie, au Mexique, aux États-Unis, en Irlande, en Turquie, en Espagne, bien sûr, aux Émirats arabes unis, en Indonésie, en Malaisie et en Corée. Il y a ainsi plus de 100 appareils répartis dans toutes les régions du globe.

**Le président:** Il nous reste un peu de temps. J'accorderai donc la parole à M. Blais.

[Français]

**M. Raynald Blais (Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine, BQ):** Merci, monsieur le président.

Bonjour.

J'aimerais tout d'abord préciser qu'habituellement, je siège au Comité permanent des pêches et des océans. Donc, vous comprendrez aisément que les pêcheries, la recherche et le sauvetage m'intéressent beaucoup.

On m'a invité à venir collaborer avec M. Bachand, au sein du Comité permanent de la défense nationale, en ce qui concerne ce dossier. Je vous dirais que c'est avec intérêt que je suis présent et que je vous écoute, également.

J'ai d'abord une question d'ordre technique. Ensuite, j'en poserai une autre, d'ordre plus général.

Il est mentionné dans vos documents que vos avions peuvent atterrir sur des pistes courtes. Qu'est-ce que cela veut dire, dans les faits? De combien de centaines de pieds parle-t-on? Dans quelles conditions cela peut-il se faire? C'est la question d'ordre technique.

L'autre question est d'ordre plus général. Par rapport à ce qui existe actuellement, comment votre appareil, le C-295, peut-il faire en sorte d'améliorer des situations, quelles qu'elles soient? Cela peut être n'importe quelle situation, parce que les situations de recherche et de sauvetage sont toujours des situations d'extrême urgence où le temps compte et où la température et les éléments peuvent avoir des influences sur le succès ou le non-succès d'une opération.

Comment pouvez-vous me convaincre que, par rapport à ce qui se fait actuellement, votre appareil peut effectivement permettre d'améliorer certaines situations? De quelle manière peuvent-elles être améliorées?

• (1625)

[Traduction]

**M. Antonio Rodriguez Barberan:** Pour répondre à votre première question, les pistes sont habituellement moins d'un kilomètre de long. On peut atterrir sur une distance bien plus courte, mais on peut généralement le faire sur une piste sans revêtement d'un kilomètre. Si vous voulez en savoir plus, sachez que la longueur dépend du poids maximum au décollage. Certaines chartes permettent de calculer la distance de la piste, mais on considère habituellement que l'on peut utiliser une piste d'un kilomètre pour les activités aériennes normales.

Dans quelle mesure pouvons-nous améliorer l'avion de recherche et de sauvetage à voilure fixe actuel? Mais nous pouvons l'améliorer considérablement. Tout d'abord, au chapitre de la disponibilité des appareils, les Buffalo, malgré leurs qualités, sont équipés de moteurs et de systèmes datant de 40 ou 50 ans, alors que nos avions sont dotés d'équipements à la fine pointe de la technologie. Vous bénéficiez ainsi d'une disponibilité opérationnelle incomparable que vos appareils actuels n'offrent pas.

Il y a aussi le système de mission, qui permet d'effectuer des recherches 500 fois plus efficaces que la recherche visuelle typique. Je répète: 500 fois, c'est le facteur qu'utilisent les techniciens. On fait un bond en avant de 50 ans sur le plan de la technologie et du cycle de vie, bien sûr. Car je vous ferais poliment remarquer que pour les activités de recherche et de sauvetage, vous utilisez parfois des avions inadéquats dont les coûts d'entretien et d'opération sont trois fois supérieurs à ceux du C-295. Nos avions sont quant à eux souples, 500 fois plus efficaces et moins coûteux au cours de leur cycle de vie.

[Français]

**M. Raynald Blais:** J'ai maintenant une question un peu plus difficile.

**Le président:** Il n'y a plus de temps. Ce sera pour la prochaine fois.

Merci bien, monsieur Blais.

Maintenant, *I will give the floor to Mr. Hawn.*

[Traduction]

**L'hon. Laurie Hawn (Edmonton-Centre, PCC):** Merci, monsieur le président.

Je vous remercie, messieurs.

J'ai quelques brèves questions à vous poser. Je ne dispose pas de beaucoup de temps.

Parlez-nous un peu de la soute. Peut-on y loger des palettes standards de l'OTAN, qui mesurent 88 pouces par 88 pouces par 108 pouces?

**M. Antonio Rodriguez Barberan:** Oui.

**L'hon. Laurie Hawn:** Qu'en est-il de vos partenaires potentiels pour assurer le soutien en service intégré? À moins que l'on entre dans le domaine de l'exclusivité?

**M. Antonio Rodriguez Barberan:** Il est trop tôt pour en parler. Nous sommes en pourparlers avec plusieurs compagnies. Ce serait extrêmement impoli de ma part de...

**L'hon. Laurie Hawn:** Je comprends.

Croyez-vous — et je crois connaître la réponse — qu'une flotte de taille similaire pourrait offrir le même type de service qu'assurent actuellement nos Buffalo et nos Hercule?

**M. Antonio Rodriguez Barberan:** Nous en sommes convaincus. Il y a tout d'abord, comme nous l'avons indiqué, la disponibilité des appareils, qui sera de l'ordre de 90 p. 100. Je tiens à rester humble dans ma réponse; mais si l'on adapte aujourd'hui un système de recherche et de sauvetage, on le rendra bien plus disponible, multipliera son efficacité par 500 et on en diminuera considérablement les coûts du cycle de vie. Il y a évidemment la question du nombre d'appareils, mais vous voulez certainement couvrir tout le territoire canadien, et il faut déterminer soigneusement le nombre d'avions.

**L'hon. Laurie Hawn:** Il s'agit ici d'une hypothèse, mais comment compareriez-vous le C-295 à un Buffalo flambant neuf? Oublions un instant qu'ils ont 40 ans.

**M. Antonio Rodriguez Barberan:** Advenant que l'on construise un nouveau Buffalo, l'un de vos collègues m'a demandé si la pressurisation de mon avion est... Tout d'abord, le Buffalo n'est pas pressurisé; il ne peut donc pas voler à une altitude supérieure à 18 000 pieds, si je ne me trompe. Difficile, en pareil cas, de parcourir de longues distances ou de survoler des montagnes. Aujourd'hui, les vitesses de vol sont supérieures et les capacités d'intervention... c'est un autre univers. Même en supposant que vous puissiez mettre à niveau une ancienne plateforme, je dirais, avec tout le respect que je dois au Buffalo, un appareil que nous aimons tous et que les ingénieurs en aéronautique adorent, que c'est un appareil dépassé.

•(1630)

**L'hon. Laurie Hawn:** Pour un appareil de série, quel est le délai entre la signature du contrat et la livraison?

**M. Antonio Rodriguez Barberan:** Depuis le lancement du CN-235 — un appareil de la série 10, alors que nous en sommes maintenant à la série 300 et produisons le C-295 —, nous n'avons jamais interrompu la fabrication. Nous produisons donc une vingtaine d'appareils chaque année. Comme nous avons une chaîne de montage disponible, la construction d'un avion de transport prend généralement un an et celle d'un avion de recherche et de sauvetage, 18 mois. Il faut tenir compte des délais d'approvisionnement en capteur, dont la fabrication est parfois plus longue que celle d'un avion. Mais le délai de livraison est habituellement d'un an à un an et demi.

**L'hon. Laurie Hawn:** Vous avez effleuré la question, mais pourriez-vous nous en dire un peu plus sur la capacité du SAR en cas de mauvais temps, comparativement à un avion où l'on ne peut effectuer qu'une recherche visuelle?

**M. Antonio Rodriguez Barberan:** Tout d'abord, notre aéronef est certifié selon les règles civiles. Le CN-235 est certifié au Canada pour les opérations dans toutes les conditions météorologiques. Il suffisait finalement d'obtenir la certification. Ce n'est pas moi que vous devez croire, mais les autorités. Pour le reste, au final, c'est la raison pour laquelle une recherche visuelle... Vous avez parlé des Buffalo. Eh bien, si vous effectuez des recherches visuelles avec cet appareil par mauvais temps, vous allez vous égarer. Ce ne seront pas les personnes au sol qui seront perdues, mais bien vous. Par mauvais temps, il faut disposer d'un radar de navigation ou d'un capteur infrarouge. C'est le seul moyen. Voilà pourquoi vous devez avoir ce type d'équipement de nouvelle génération pour pouvoir l'utiliser dans de mauvaises conditions météorologiques.

**L'hon. Laurie Hawn:** Merci.

[Français]

**Le président:** *Thank you*, merci beaucoup.

Monsieur Garnier et monsieur Rodriguez, merci de votre présence à notre comité.

Je vais suspendre nos travaux pour trois minutes, afin de laisser le temps aux autres témoins de prendre place. Merci.

• \_\_\_\_\_ (Pause) \_\_\_\_\_

•

•(1635)

**Le président:** Nous allons reprendre notre 35<sup>e</sup> séance. Nous avons l'honneur d'avoir avec nous, de la compagnie Alenia North America, M. Massimo Tarantola, directeur des opérations. Nous avons aussi M. Marcelo Cianciaruso, vice-président supérieur de la compagnie Alenia North America - Canada. Enfin, de la compagnie Bell Helicopter Textron, M. Bob Carrese, directeur général, et M. Benoît Arcand, directeur, Programmes gouvernementaux canadiens.

Chaque entreprise disposera de 10 minutes. Je vais d'abord laisser la parole aux gens d'Alenia North America et, par la suite, à ceux de Bell Helicopter Textron.

[Traduction]

Monsieur Tarantola, vous disposez de dix minutes.

**M. Massimo Tarantola (directeur des opérations, Alenia North America inc.):** Merci.

Monsieur le président, chers membres du comité, je m'appelle Massimo Tarantola et je suis directeur des opérations pour Alenia North America. Je vous remercie de nous donner l'occasion de discuter avec vous du programme d'aéronefs à voilure fixe de recherche et de sauvetage, et de vous parler de la solution proposée par Alenia, le C-27J Spartan.

Je vais d'abord vous présenter mes collègues. Marcello Cianciaruso est le vice-président sénior d'Alenia North America Canada. M. Christopher Schreiber est le vice-président au développement des affaires.

Je vais d'abord vous parler brièvement de notre entreprise. Alenia North America a été établie par Alenia Aeronautica pour accroître la présence industrielle et commerciale du groupe au Canada et aux États-Unis. Alenia Aeronautica est un leader européen dans le secteur de l'aéronautique et un partenaire de confiance des plus grandes entreprises aérospatiales au monde.

Notre actionnaire Finmeccanica, un des chefs de file mondiaux de l'industrie militaire, assure la direction industrielle et stratégique de plus de 200 sociétés filiales dans les domaines de l'aéronautique, des hélicoptères, de l'électronique de défense, des systèmes de défense, de l'aérospatiale, du transport et de l'énergie. Nous employons plus de 73 000 personnes à l'échelle internationale, dont plus de 12 000 en Amérique du Nord, et nous avons enregistré des recettes de 25 milliards de dollars américains en 2009.

Alenia comprend les exigences liées à la prestation de services de recherche et de sauvetage dans la grande région qui s'étend du pôle Nord à la frontière Canada-États-Unis, et de l'océan Atlantique à l'océan Pacifique. Ce vaste territoire, à la topographie très diversifiée et au climat rigoureux, complique certainement les missions à accomplir. Ainsi, les aéronefs à voilure fixe doivent présenter des caractéristiques bien précises pour répondre aux besoins du Canada en fait de recherche et de sauvetage. Alenia comprend également, d'après ce qu'on nous a dit à la journée de l'industrie 2009 et les énoncés précédents du gouvernement, que les aéronefs à voilure fixe utilisés actuellement au Canada pour les missions de recherche et de sauvetage arrivent à la fin de leur durée de vie utile, et nous sommes prêts à répondre à vos besoins.

Alenia croit fermement que le C-27J Spartan est la plateforme qui satisfait le mieux aux besoins du Canada pour ce qui est des aéronefs à voilure fixe de recherche et de sauvetage. Il s'agit d'un aéronef polyvalent, multimission, bimoteur turbopropulsé qui, grâce à une conception militaire authentique, offre une combinaison unique de capacités de recherche et de sauvetage.

Le programme du C-27J est en mode de production à pleine cadence, et l'aéronef est utilisé par les forces aériennes aux États-Unis, en Grèce, en Lituanie, en Italie, en Bulgarie, en Roumanie et au Maroc. En tout, 81 aéronefs ont été commandés, et 35 ont été livrés. L'aéronef a reçu des certifications civiles et militaires.

Alenia possède une vaste expérience du développement et de la mise en service de plateformes de recherche et de sauvetage. Nous avons adapté des aéronefs aux fins d'opérations spéciales, dont la patrouille maritime, la surveillance côtière, et la lutte anti-sous-marine à l'aide de la plateforme d'un autre de nos produits, l'ATR. Nous avons des clients en Libye, au Nigeria et en Turquie, et notre aéronef est utilisé par la garde côtière, les autorités douanières et les forces navales de l'Italie.

Cependant, dans le cas du Canada, nous avons choisi de proposer le C-27J plutôt que l'ATR, en raison de ses exigences militaires et opérationnelles uniques. Le C-27J est un aéronef conçu au départ pour des opérations militaires. Il est robuste et fiable, est doté de dispositifs de sécurité redondante et permet de réduire la charge de travail de l'équipage. La fiabilité et la maintenabilité du C-27J ont été éprouvées lors d'opérations difficiles en Afghanistan et dans différents pays de l'Europe du Nord. Selon les forces aériennes italiennes, la disponibilité et la capacité d'exécution des missions du C-27J en Afghanistan ont satisfait ou dépassé les spécifications recherchées.

Les compétences et capacités fondamentales d'Alenia, combinées aux principales caractéristiques du C-27J, permettent à Alenia Aeronautica de participer à tout type de concours à l'échelle mondiale. En fait, le C-27J a été choisi devant tous les autres concurrents comme le meilleur produit dans le cadre des concours les plus exigeants, aux conditions les plus rigoureuses. Notons à cet effet le programme d'avion-cargo interarmées des États-Unis.

Je vais vous résumer rapidement les principales caractéristiques du C-27J. L'aéronef peut atteindre une vitesse élevée durant la transition pour effectuer les recherches dans la zone identifiée, ce qui s'avère un atout précieux qui optimise les possibilités de sauvetage. Sa vitesse de croisière est semblable à celle du C-130J, plus élevée que la vieille flotte de C-130 utilisée dans les régions de recherche et sauvetage plus à l'est, et plus élevée d'au moins 50 noeuds que tout autre aéronef bimoteur proposé par nos concurrents potentiels. Parallèlement, la manoeuvrabilité à basse vitesse du C-27J permet de patrouiller à des vitesses optimales en toute confiance et sécurité, particulièrement dans les montagnes de l'Ouest canadien.

L'habitacle est muni de 16 fenêtres et offre donc une excellente visibilité, ce qui permet aux pilotes de contribuer efficacement aux recherches. Les opérateurs qui sondent le terrain parallèlement à l'aéronef ou directement derrière lui ont à leur disposition deux larges hublots convexes montés sur le fuselage.

La soute de l'aéronef a une très grande capacité de chargement (la meilleure de sa catégorie), ce qui permet d'entreposer facilement les consoles, les trousseaux d'urgence, les bateaux pneumatiques et tout le matériel nécessaire, en plus de laisser de l'espace à l'équipe de sauvetage et aux parachutistes pour se déplacer et se reposer durant le long temps de vol requis pour une mission de recherche et sauvetage.

- (1640)

Le moteur Rolls-Royce, qui a largement fait ses preuves, dégage suffisamment de puissance, même si un moteur tombe en panne (ce qui est très peu probable), pour redresser l'aéronef sans mettre en danger l'équipage ou compromettre la survivabilité de l'appareil. Il est extrêmement simple et sécuritaire de manoeuvrer l'aéronef avec un seul moteur, et des pilotes des forces aériennes canadiennes ont pu le constater par eux-mêmes lors de notre tournée de démonstration au Canada en 2004.

L'aéronef est pleinement certifié pour voler dans des conditions glaciales, étant conforme aux exigences les plus modernes et rigoureuses. De plus, des certifications militaires ont validé l'exploitation du C-27J sur le sol et dans les airs, dans les conditions climatiques difficiles que l'on rencontre fréquemment dans le Nord canadien. Par ailleurs, la quantité de combustible disponible et la consommation de carburant du moteur permettent d'effectuer de longues patrouilles, ce qui fait du C-27J une plateforme très efficiente et rentable. Le système avionique de technologie moderne est complet, redondant et exceptionnellement précis.

Pour accroître les capacités et l'efficacité de l'aéronef, particulièrement par mauvais temps, le C-27J emploie le même radar haute performance que le C-130J. Le boîtier d'alimentation auxiliaire permet au C-27J de voler en autonomie en toute efficacité dans les régions éloignées. Les décollages et les atterrissages peuvent s'effectuer sur de courtes pistes semi-préparées ou non préparées, ce qui aide aux missions de sauvetage. L'aéronef permet par ailleurs d'évacuer jusqu'à 36 patients à la fois. Ainsi, le C-27J s'avérerait un excellent choix pour les missions de recherche et de sauvetage, de même que pour mener des opérations dans le Nord, par exemple à Yellowknife, à Iqaluit et dans des régions qui n'ont pas accès au soutien externe.

Le circuit de carburant unique du C-27J permet aux hélicoptères d'être ravitaillés au sol, ce qui est aussi utile aux opérations de recherche et de sauvetage, en plus de contribuer à l'interopérabilité entre les différentes composantes de recherche et de sauvetage du Canada.

Le C-27J est un aéronef de conception moderne, employant des technologies et des processus de pointe qui réduisent considérablement le coût de propriété. Le soutien de l'aéronef est assuré par une maintenance en service, qui ne nécessite pas de maintenance à l'échelon dépôt. Son excellente maintenabilité, sa grande fiabilité, son dispositif de test intégré et ses systèmes de données au sol réduisent la durée d'indisponibilité de l'aéronef et les besoins en pièces de rechange et en soutien, ce qui permet de réduire les coûts de servitude et d'accroître la disponibilité de l'aéronef. La communauté du C-27J avec les C-130J canadiens (moteurs, propulseurs, avionique) pour ce qui est des pièces de rechange, de l'équipement de servitude au sol, de la formation et de la maintenance contribue également à réduire le nombre d'appels de service pour votre nation.

Un volet important de tout programme d'approvisionnement est le plan des retombées industrielles et régionales (RIR). Alenia s'engage à mettre en place un solide plan de RIR qui est entièrement conforme aux lois et aux règlements du Canada. Nous comprenons les règles et nous sommes prêts et impatients de lancer le programme. Le lancement du programme d'aéronefs à voilure fixe de recherche et sauvetage du Canada permettrait de soutenir des milliers d'emplois de grande qualité ayant des retombées industrielles et régionales directes, un formidable incitatif pour le secteur de l'aérospatiale et l'industrie de la défense du Canada. Le plan de RIR d'Alenia va équivaloir à, ou excéder, la totalité de la valeur du marché du projet grâce à des retombées directes ou indirectes.

Notre approche permettra notamment à des entreprises canadiennes de toutes les régions de profiter d'occasions d'affaires dans le secteur technique et de l'ingénierie, à raison d'un dollar pour un dollar. Alenia a déjà réalisé d'importants lots de travaux avec l'industrie canadienne pour le programme d'aéronefs à voilure fixe de recherche et de sauvetage. Notons entre autres la formation de l'équipage aérien, plus de 20 années de soutien en service, et l'adaptation de l'aéronef, qui comprend le nécessaire de mission de recherche et de sauvetage, l'intégration logicielle, des capteurs, et des systèmes de communication et de mission. De plus, une plus grande intégration des entreprises canadiennes à la chaîne d'approvisionnement du C-27J, ou à d'autres chaînes d'approvisionnement de Finmeccanica, pourrait aussi engendrer des retombées directes. Il est possible de prendre part au programme grâce à d'importantes occasions d'affaires à long terme dans le secteur de la haute technologie.

Alenia vise également à établir des collaborations et des partenariats à long terme. En ce qui a trait aux retombées indirectes, ces collaborations peuvent mettre à contribution des universités et des centres de recherche canadiens, et assurer le transfert de technologies à l'industrie canadienne en vue de programmes futurs.

Nous avons par ailleurs à notre actif des collaborations fructueuses avec des entreprises canadiennes. Alenia et Bombardier sont des partenaires à risques partagés pour le programme de la série C. Finmeccanica, par l'entremise d'AgustaWestland, a généré des retombées industrielles et régionales de l'ordre de 1 milliard de dollars canadiens, en plus de satisfaire aux exigences en matière de recherche et sauvetage deux ans avant le délai établi.

Alenia et AgustaWestland ont produit pour plus de 3 milliards de dollars en moteurs de Pratt & Whitney Canada. Dans le secteur des transports, la filiale Ansaldo construit des trains. Une autre entreprise du groupe Finmeccanica fait équipe avec Bombardier pour la construction de trains à haute vitesse, un projet qui nous a d'ailleurs valu la première place d'un concours en Italie récemment.

● (1645)

Nous avons aussi collaboré avec MacDonald, Dettwiler and Associates pour le Radarsat-2, et avec CAE pour un simulateur d'hélicoptère (le M-346) et le simulateur du C-27J des forces aériennes italiennes.

En résumé, Alenia croit que le C-27J Spartan est la solution la plus viable pour le programme canadien d'aéronefs à voilure fixe de recherche et de sauvetage. Aucun autre aéronef n'offre une telle combinaison de vitesse, de manoeuvrabilité, d'exploitation et de flexibilité, et aucun concurrent potentiel ne peut offrir la vaste gamme d'avantages industriels qu'offre Alenia.

Merci.

**Le président:** Merci beaucoup.

Nous cédon maintenant la parole à Bell Helicopter. Monsieur Arcand, vous avez 10 minutes.

[Français]

**M. Benoît Arcand (directeur, Programmes du gouvernement canadien, Bell Helicopter Textron inc.):** Merci, monsieur le président.

Monsieur le président, honorables membres du comité, je m'appelle Benoît Arcand et je suis le directeur principal des Programmes gouvernementaux canadiens chez Bell Helicopter Textron, le seul fabricant canadien d'hélicoptères, situé à Mirabel, au Québec. Je vous suis reconnaissant de m'avoir invité ici aujourd'hui au nom de Bell Helicopter et de ses 175 fournisseurs situés dans chaque région du Canada.

[Traduction]

Cet après-midi, je suis en compagnie de M. Pete Peterson, vice-président de Boeing Canada Operations Limited, ainsi que de M. Bob Carrese, directeur exécutif au développement des activités liées au V-22, qui représente le Bureau du programme Bell-Boeing.

M. Carrese procédera à la présentation proprement dite de ce que nous estimons être la meilleure solution en matière d'aéronefs de recherche et sauvetage à voilure fixe pour le gouvernement du Canada et pour les citoyens de ce merveilleux pays, le V-22 Osprey.

[Français]

Sans plus tarder, je passe la parole à M. Carrese.

● (1650)

[Traduction]

**M. Bob Carrese (directeur général, V-22 Développement des affaires, Bell Helicopter Textron inc.):** Merci.

Monsieur le président, honorables membres du comité, je suis heureux d'être ici aujourd'hui et de vous présenter une solution que nous jugeons convaincante pour le programme d'aéronefs de recherche et sauvetage à voilure fixe du gouvernement canadien, le V-22 Osprey.

Le V-22 réussit à allier, en une seule plateforme, une vitesse élevée, une grande autonomie, une bonne endurance, les capacités de recherche et d'assistance propres aux appareils à voilure fixe à la manoeuvrabilité et aux propriétés de sauvetage du vol vertical des hélicoptères de recherche et sauvetage. L'intégration d'un nombre approprié de ces aéronefs exceptionnels et éprouvés dans le milieu du sauvetage des Forces canadiennes optimise le niveau de service en matière de recherche et sauvetage (en réduisant significativement le délai d'intervention) tout en amenuisant le coût global des missions.

Le V-22 est un aéronef à voilure fixe muni de « rotors orientables » à l'extrémité de chaque aile, lesquels font office tant d'hélices que de rotors. Les rotors orientables, conjugués à leurs moteurs et boîtes d'engrenage sont montés sur des nacelles qui pivotent de la verticale (mode stationnaire) à l'horizontale (mode avion). L'appareil peut également être exploité à des angles de nacelle intermédiaires afin d'optimiser l'enveloppe de vol. Les trois différentes configurations sont illustrées dans la trousse que l'on vous a remise.

Un arbre d'entraînement d'intercommunication entre les nacelles lui permet de fonctionner avec un moteur en panne. La contre-rotation des aubes permet d'éviter un mouvement de lacet lorsqu'un seul moteur est en marche. Voici d'autres caractéristiques clés: structure et moteurs entièrement marinisés pour assurer le fonctionnement continu et prévenir la corrosion dans un environnement maritime; utilisation accrue de matériaux composites pour augmenter la résistance à la corrosion et à la fatigue; caractéristiques de pointe en matière de résistance à l'écrasement en ce qui a trait à la conception structurale, l'atténuation des charges, la sécurité des passagers, la rétention de la charge utile, la suppression des incendies, et l'évacuation d'urgence; commandes de vol et systèmes hydrauliques numériques (fly-by-wire) à triple redondance; turbo-propulseurs AE1107C de Rolls-Royce (noyau central identique à celui du CC-130J); avionique moderne dotée d'écrans cathodiques; systèmes radar pour les conditions météo, les recherches maritimes, le suivi de terrain et l'évitement d'obstacles; système de protection contre le givre (antigivrage/dégivrage) certifié pour givrage modéré, et la plupart des essais effectués sur ce système ont été menés à Shearwater; et un compartiment cargo-passagers ouvert muni de rails à rouleaux, d'un treuil, et d'une rampe de chargement arrière afin d'assurer au technicien en recherche et sauvetage l'espace libre requis pour exécuter en toute sécurité toute tâche au sol et en vol.

Le programme du V-22 est en mode de production à grande cadence, avec au-delà de 400 appareils à être livrés aux forces militaires américaines. En parallèle, nous sommes à exécuter un programme quinquennal intensif en matière de soutien de la flotte. La flotte compte plus de 95 000 heures de vol dont environ 80 p. 100 ont été faites au cours des cinq dernières années. Cet aéronef a été déployé à l'échelle mondiale en missions de secours humanitaire, de gouvernance et de combat au Honduras, en Haïti, au Pakistan, en Afrique du Nord, en Irak et en Afghanistan.

Qu'offrons-nous de plus? S'il est vrai que plusieurs aéronefs ont la capacité de recherche et de sauvetage en voilure fixe à long rayon d'action et à haute vitesse, seul le V-22 possède la souplesse de vol stationnaire et d'atterrissage à la verticale qui lui permet d'effectuer ses opérations de sauvetage dans des environnements extrêmement difficiles, pour ensuite transporter le rescapé directement à un centre médical.

La capacité pour le V-22 d'être exploité sans requis de pistes favorise le déploiement sur base avancée avec un minimum d'infrastructure.

Voici certaines capacités inhérentes complémentaires pour faciliter les missions de recherche et sauvetage: système de planification de missions au sol qui recoupe les données cartographiques avec des informations de météo, de navigation et de scénario de mission afin d'établir la faisabilité et la sécurité de la mission. De plus, il produit des plans de vol primaires et secondaires et sert aux fonctions de débriefage après vol; directeur de vol qui fournit des ordres de guidage désaccouplés et un embrayage couplé (autopilote) pour plusieurs trajectoires de vol, navigation par système inertiel et modes de navigation électroniques, y compris des circuits de recherche discrets.

Le concept de la cabine du V-22 répond aux besoins les plus essentiels de l'opérateur de sauvetage et de système avec plusieurs systèmes de communication, l'intégration de capteurs, l'arrimage de l'équipement, l'aménagement de brancard et de sièges, l'équipement pour soins médicaux avec oxygène à 100 p. 100 et la capacité de porte-charge extérieur. Au besoin, les techniciens SAR peuvent se parachuter vers un site de sauvetage ou larguer des colis à l'aide du dispositif d'aérolargage de précision.

• (1655)

Le V-22 peut être ravitaillé en carburant en vol, pour un rayon d'action et une autonomie presque illimités. Vous pouvez voir une image au bas de la page 4. L'Osprey est compatible avec la flotte d'avitaillement canadienne actuelle.

En plus de ses caractéristiques uniques en fait de performance, le V-22 offre une solution efficiente en période de contraintes financières. Le coût global des missions inclut les coûts répartis de plusieurs éléments complémentaires, en plus des coûts directs d'exploitation de la plateforme elle-même. La technologie du rotor basculant réduit de beaucoup le recours à bon nombre de ces structures et systèmes de soutien, ce qui réduit passablement le coût des missions quand on les compare aux partenariats traditionnels d'aujourd'hui.

Le V-22 offre également des améliorations en matière de soutien, notamment en ce qui touche la formation. L'approche adoptée pour la formation met l'accent sur l'utilisation de simulateurs de haute qualité, réduisant ainsi d'environ 70 p. 100 la nécessité de vols de formation à bord d'appareils. La durée des missions requiert moins de temps, moins de ressources, ce qui réduit la consommation de carburant, d'huile, etc., et diminue subséquemment le total des émissions et la pollution sonore.

En conclusion, nous croyons que les capacités uniques de l'Osprey fournissent l'occasion d'améliorer grandement l'efficacité de mission du milieu de la recherche et sauvetage du Canada. En permettant d'apporter assistance et sauvetage immédiats au moyen d'une seule plateforme, le V-22 complète les effectifs de professionnels de renommée mondiale qui pourront sauver un plus grand nombre de vies avec des ressources réduites.

Je vous remercie, monsieur le président. Merci aussi aux honorables membres du comité.

**Le président:** Merci beaucoup.

La parole est maintenant à M. Simms pour sept minutes.

**M. Scott Simms:** Merci, monsieur.

Je ne veux pas lancer un nouveau débat comme nous l'avons fait avec les témoins précédents, mais j'aimerais que vous me donniez très rapidement, parce que le temps nous presse, un exemple d'où vos aéronefs, tant le C-27 que le V-22, sont utilisés en ce moment pour des missions de recherche et de sauvetage.

Commençons par le C-27.

**M. Marcello Cianciaruso (vice-président sénior, Programmes canadiens, Alenia North America Canada cie):** Alenia possède une vaste expérience de la modification d'aéronefs et de l'installation de capteurs utilisés pour les patrouilles maritimes dans les missions de recherche et de sauvetage, de même que du matériel de lutte anti-sous-marine. Nous avons également élaboré, avec un autre produit, l'ATR, une série de configurations dotées des plus récentes technologies en matière de recherche et de sauvetage. Nous avons une longue expérience de l'installation de ces dispositifs pour essentiellement créer un aéronef de recherche et sauvetage.

**M. Scott Simms:** Pouvez-vous m'indiquer où cela a lieu?

**M. Marcello Cianciaruso:** Oui, c'est surtout en Libye, au Nigeria, en Turquie, pour la marine italienne...

**M. Scott Simms:** D'accord. Je suis désolé de vous interrompre, mais je n'ai pas beaucoup de temps.

Pouvons-nous passer au V-22?

**M. Bob Carrese:** Oui, monsieur.

C'est surtout aux États-Unis que nos appareils sont utilisés pour les missions de recherche et sauvetage, notamment dans les montagnes du Colorado et aussi dans le golfe du Mexique en cas d'ouragan.

Pour ce qui est de l'exploitation en tant que telle, nous avons secouru un patient à bord d'un navire au beau milieu de l'océan Indien et nous avons parcouru 570 milles pour le conduire à l'hôpital au Kenya.

**M. Scott Simms:** D'accord. Merci.

J'aimerais revenir aux points abordés plus tôt, c'est-à-dire que dans ce pays, nous devons composer avec un climat rigoureux; les températures sont froides, on ne peut le nier. Vous en avez parlé brièvement. Mais l'autre aspect dont il faut tenir compte, c'est qu'il faut couvrir une vaste étendue de terre.

Quel avantage offre votre aéronef pour quelqu'un qui...? Imaginons qu'un aéronef doive se rendre au large des côtes de Terre-Neuve-et-Labrador, puis dans le Moyen-Arctique, pour revenir dans l'Est du Québec. C'est un grand territoire à couvrir.

Qu'est-ce que votre aéronef, le C-27, offre pour améliorer la situation, au besoin?

• (1700)

**M. Marcello Cianciaruso:** L'un des principaux avantages de notre appareil, c'est qu'il peut essentiellement voler à la même vitesse que le C-130 qui mène actuellement les missions de recherche et sauvetage dans l'Ouest, là même où on a besoin de vitesse et de portée. Il y a aussi, comme vous l'indiquez, la côte Ouest qui exige des appareils d'une grande manoeuvrabilité. Comme nous l'avons déjà dit, notre aéronef est très performant à basse vitesse. Pour ainsi dire, nous vous offrons à partir d'une plateforme unique ce qui est actuellement réalisé au moyen de deux plateformes.

Quant à la vastitude du territoire à couvrir, nous pouvons partir de Trenton et nous rendre au pôle Nord avec une seule escale en 10 heures, effectuer une recherche d'environ trois heures autour du pôle Nord, puis rentrer à la base d'Alert où nous pouvons atterrir. Nous satisfaisons ainsi à l'une des exigences principales du MDN, à savoir qu'une mission de recherche et sauvetage avec équipage ne doit pas dépasser 15 heures.

**M. Scott Simms:** D'accord, désolé de vous interrompre, mais je voudrais que les autres aient le temps de répondre également.

**M. Bob Carrese:** Nous sommes capables d'accomplir à peu près les mêmes choses, mais nous pouvons en outre nous passer d'une piste. Nous pouvons utiliser n'importe quel emplacement suffisamment vaste où il est possible de s'approvisionner en carburant. Nos besoins en matière d'infrastructure sont minimaux; l'équipage peut effectuer tous les travaux d'entretien nécessaires sur l'aéronef. Si un avion-ravitailleur est disponible, on peut littéralement rester en vol aussi longtemps qu'on en est capable.

L'appareil a été testé à des températures allant de 120 degrés Fahrenheit jusqu'à moins 69. Nous avons vraiment démontré qu'il pouvait fonctionner dans des conditions extrêmes.

**M. Scott Simms:** Qu'en est-il de la vitesse des vents, un facteur qu'il faut bien évidemment toujours considérer au moment du décollage, de l'atterrissage et de la circulation à la surface? Quelles sont vos normes pour une circulation en toute sécurité à la surface? Êtes-vous en mesure de composer avec ces conditions, compte tenu des vents forts que nous avons sur les deux côtes ou même des turbulences en région montagneuse?

**M. Marcello Cianciaruso:** Tout dépend essentiellement des limites de l'hélice. Nous avons le même système de propulsion que le C-130J, et plus précisément la même hélice, ce qui nous donne à peu près la même capacité de composer avec la vitesse des vents que cet appareil que vous venez de vous procurer.

Je ne l'ai pas mentionné précédemment, mais notre aéronef a obtenu toutes les certifications civiles et militaires pour le fonctionnement dans des conditions extrêmes, et notamment les conditions de glace. Pour répondre à votre question précédente, nous avons mené des essais additionnels dans des conditions de glace extrêmement difficiles.

**M. Bob Carrese:** Comme le V-22 est un appareil à décollage vertical, son système de rotor est très rigide et son hélice est très stable, comme celle des hélicoptères. À partir d'un navire, nous pouvons fonctionner avec un vent maximum de 45 noeuds de n'importe quelle direction. Nous pouvons également décoller d'une piste en utilisant différents angles de nacelle intermédiaires de manière à atténuer l'effet des vents.

**M. Scott Simms:** Il y a un problème dont j'ai entendu parler directement, car je réside à proximité d'une base de recherche et sauvetage. Pour citer quelqu'un que je ne nommerai pas, je dirais que la disponibilité de certaines pièces de l'hélicoptère CH-101 est particulièrement problématique, ce qui a des conséquences majeures en matière d'opérabilité.

Quels sont vos taux actuels de disponibilité en service et peut-on facilement se procurer les pièces de rechange en Amérique du Nord?

Nous parlons ici du C-27.

**M. Massimo Tarantola:** Je vais commencer par votre dernière question, qui est plus facile. Notre aéronef est constitué à 60 p. 100 de composantes américaines, ce qui fait que les pièces sont facilement disponibles. Nous entretenons déjà une flotte pouvant atteindre 38 avions-cargos interarmées grâce à un centre spécialisé,

un groupe affecté à la maintenance, des activités de formation et des services de remise en état sur le terrain.

Les pièces de rechange sont donc disponibles, car nous les achetons aux États-Unis. Le transport des pièces en Italie et ailleurs dans le monde est davantage problématique.

Quant au taux de disponibilité en service, tout dépend du marché que vous passez avec nous. Dans certains cas, comme avec les forces aériennes des États-Unis, nous avons un contrat clé en main. Nous fournissons le personnel d'entretien, les pièces de rechange et la formation. Pour les forces aériennes — autrefois c'était l'armée —, il suffit de déléguer un pilote.

Dans ce cas particulier, le taux de disponibilité prévu au contrat est de plus de 80 p. 100. Ce taux peut aussi bien être de 85 p. 100 ou encore de 70 p. 100. Tout dépend de l'investissement que vous souhaitez faire. Habituellement, nous offrons un taux de disponibilité de 80 p. 100 ou 85 p. 100 dans nos contrats, lorsque nous prenons tout en charge.

Bien évidemment, si vous souhaitez vous occuper vous-mêmes de ces questions, comme bon nombre de clients le font, y compris les Italiens, nous établissons un taux de disponibilité en conséquence. Ainsi si vous avez déjà accès aux pièces de rechange requises... c'est une autre façon d'aborder le taux de disponibilité de 80 p. 100 à 85 p. 100.

● (1705)

**Le président:** Un commentaire du côté de Bell?

**M. Bob Carrese:** Le taux prévu est de 82 p. 100 pour le V-22. Dans le cadre de la mission actuelle en Afghanistan, nous n'atteignons pas ce taux, mais nous avons adopté une approche disciplinée pour composer avec les conditions extrêmes qui sévissent là-bas et nous constatons que le pourcentage augmente à chaque mois. Les pièces de rechange additionnelles sont maintenant disponibles et, d'ici à ce que ce contrat entre en vigueur, il devrait y en avoir amplement pour assurer l'entretien de l'aéronef.

Nous sommes également en train de constituer un entrepôt. C'est une autre option qui s'offre à nous dans l'exécution de ce programme.

**Le président:** Merci beaucoup.

Je donne la parole à M. Bachand.

[Français]

**M. Claude Bachand:** Merci, monsieur le président. Je souhaite la bienvenue à mes amis installés à la table. Je réitère ce que j'ai dit d'entrée de jeu, tout à l'heure. Le Bloc québécois considère qu'il est dommage que le programme de recherche et de sauvetage semble avoir disparu des priorités du gouvernement. Il s'agit d'un programme annoncé il y a six ans. On observe déjà toutes sortes de rebondissements. C'est en fait le seul programme à l'intention des civils en détresse. Vous comprendrez que, pour ma formation politique, c'est très important de le faire progresser. Aujourd'hui, c'est la première étape. Vous faites partie de l'industrie et vous venez nous expliquer l'importance et les capacités de vos plateformes.

Pour nous, il est évident qu'il va falloir continuer de faire pression afin de donner à l'entreprise privée, dont vous faites partie, le son de cloche le plus exact possible quant à l'avenir du programme. On ne peut pas laisser ainsi les choses en suspens longtemps.

Tout à l'heure, j'ai posé des questions à vos prédécesseurs au sujet du Conseil national de recherches Canada. En lisant sur le sujet, j'ai fait une grande découverte sur la question de l'Énoncé du besoin opérationnel, ce que vous appelez SOR en anglais, le *Statement of Operational Requirement*. Voici ce qui est écrit. J'ai souligné trois passages que je tiens à vous lire:

« Le SOR, dans sa rédaction originale, pose trop de contraintes. » C'est ce qui est écrit. Plus loin, on dit: « La recommandation principale vise la modification du SOR de telle manière qu'il repose sur une justification des exigences axée sur la capacité plutôt que de conserver une approche centrée sur la plate-forme. »

On dit aussi: « Le CNRC recommande que le SOR ASAR soit modifié à la lumière de l'examen dont les détails figurent au présent rapport. »

Je ne sais pas si les SOR sont souvent modifiés. Lorsque le gouvernement annonce — comme il l'a fait en 2004 et en 2006 — qu'il va mettre sur pied un programme de *search and rescue*, appelé *fixed wing*, votre entreprise se met habituellement en branle et se demande ce que le gouvernement pourrait exiger, ainsi de suite. La réflexion s'amorce. Le SOR est publié et toutes les entreprises tentent de voir si elles sont en mesure de se conformer à l'Énoncé du besoin opérationnel.

Quel est votre avis au sujet des modifications? Il me semble bizarre que le ministère de la Défense nationale publie un Énoncé du besoin opérationnel et, pour gagner du temps, demande au Conseil national de recherches de faire sa propre étude. Finalement, la grande conclusion à laquelle le conseil arrive est qu'il faudrait modifier le SOR. Pour certains d'entre vous, cela ne cause-t-il pas un problème? N'y a-t-il pas une certaine injustice — si le gouvernement retient la recommandation du Conseil national de recherches — à l'endroit de ceux qui avaient déjà fait l'effort de se conformer aux exigences du premier Énoncé du besoin opérationnel?

• (1710)

[Traduction]

**M. Marcello Cianciaruso:** C'est bien sûr le gouvernement qui est responsable de l'énoncé des besoins opérationnels. Après examen, le gouvernement détermine les besoins qui doivent être comblés. Nous ne pouvons pas faire d'observation à ce sujet car c'est un processus qui relève du gouvernement.

Nous pouvons toutefois vous assurer que notre solution est valable, comme nous l'avons expliqué au départ. Pour ce qui est de la plateforme proposée, nous savons que nous avons le rayon d'action, la vitesse, la visibilité, les capteurs et les accréditations nécessaires pour nous rendre dans toutes ces régions difficiles, quelles que soient les conditions climatiques. Essentiellement, je peux vous affirmer que nous proposons une solution valable tant du point de vue technique qu'industriel. Nous attendons la décision du gouvernement.

Je crois que nous sommes prêts. Nous espérons que le gouvernement lancera dès que possible l'appel de propositions. C'est au gouvernement qu'il incombe de déterminer les besoins à remplir.

**M. Bob Carrese:** Je dirais que pour l'équipe Bell-Boeing, ce n'est pas très difficile. Nous avons en effet déjà à surmonter certains obstacles toutes les fois que nous proposons notre solution. Ainsi, ceux qui préparent l'énoncé des besoins le font en fonction de ce qu'ils connaissent déjà. Ils demandent donc un aéronef 10 p. 100 plus rapide. Ils veulent avoir un hélicoptère offrant une autonomie de 20 milles de plus. J'essaie de modifier le concept d'opération pour

votre mission. D'une certaine manière, un changement de paradigme devra s'opérer pour que cela soit accepté. Alors, offrons-nous un hélicoptère ou un aéronef à voilure fixe?

De toute manière, la plupart des énoncés de besoins ne me semblent pas être préparés en fonction d'un appareil à rotor basculant. Alors, vous pouvez changer à nouveau les exigences et ma proposition demeurera la même. Je vous offre à partir d'une plateforme unique des services de recherche et sauvetage de longue portée.

[Français]

**M. Claude Bachand:** Plus tôt, avec vos prédécesseurs, on a parlé aussi de la CONE, c'est-à-dire la capacité obligatoire de niveau élevé. On suggère dans le rapport de passer du 1<sup>er</sup> échelon à une capacité obligatoire de niveau élevée, c'est-à-dire la CONE. On a abordé quelques concepts et je veux en aborder d'autres avec vous, dont je n'ai pas pu discuter faute de temps.

Entre autres, la durée de vie vous pose-t-elle problème? Je crois que le Conseil national de recherches veut une durée de vie de 30 ans. Est-ce que vos appareils respectifs peuvent se conformer à la durée de vie de 30 ans, que suggère le Conseil national de recherches?

[Traduction]

**M. Massimo Tarantola:** Je vais commencer.

Si j'ai bien compris la question, je vous dirais simplement que cela ne cause pas de problème, car notre produit a un cycle de vie prévu de 30 ans, et toutes nos forces aériennes ont par conséquent... Et même si nous atteignons la limite, car les aéronefs sont utilisés pendant des périodes de plus en plus longues, il y a toujours des moyens de prolonger le cycle de vie des composantes déjà utilisées. C'est une chose que nous faisons couramment. Nous venons tout juste de mettre au rancart en Italie des F-104 qui ont volé pendant 50 ans. Nous avons donc été très efficaces pour prolonger la durée de vie de nos appareils. Nous venons de racheter des forces aériennes de l'Italie le prédécesseur du C-27J et du C-27A, soit le G.222. Nous allons le remettre en état et le revendre comme neuf, sans aucune heure de vol, aux forces aériennes des États-Unis pour l'Afghanistan.

Alors nous sommes très ferrés dans la remise en état et la prolongation du cycle de vie. Nous offrons déjà la durée de vie demandée, mais nous pouvons aller encore plus loin.

• (1715)

[Français]

**Le président:** *And Boeing?*

[Traduction]

**M. Bob Carrese:** Je ne pourrais pas vous fournir ces détails au sujet du V-22, car l'appareil a été conçu pour offrir un certain nombre d'heures de vol, plutôt que d'années de service. Il est censé offrir 10 000 heures de vol. Nous avons déjà démontré qu'il pouvait se rendre jusqu'à 20 000 heures. Sa cellule est en matériaux composites. Aucune maintenance de troisième niveau n'est prévue pour cet appareil. Je ne crois donc pas qu'une durée de vie de 30 ans pourrait poser problème, mais je dois vous répondre en toute franchise que je n'ai pas de chiffres précis à ce sujet.

[Français]

**Le président:** Merci beaucoup.

[Traduction]

Je vais donner la parole à M. Harris.

**M. Jack Harris:** Merci à tous pour être venus aujourd'hui. Ce que vous nous proposez est extrêmement intéressant au moment où nous nous penchons sur cet énoncé des besoins opérationnels ainsi que sur les critiques dont il a fait l'objet, comme vous le savez sans doute.

Puis-je vous poser une question, monsieur Tarantola, au sujet de vos taux de disponibilité? Je crois que vous avez établi une distinction entre les marchés où votre entreprise assure l'entretien et ceux où les forces militaires s'en chargent, comme ce serait le cas pour les Forces canadiennes. Quelle est essentiellement la différence? Vous pouvez toujours fournir des pièces de rechange pour permettre de maintenir un taux élevé de disponibilité, mais tout dépend bien évidemment de la mesure dans laquelle le personnel d'entretien est lui-même disponible.

**M. Massimo Tarantola:** J'espère ne pas vous avoir trop mêlé, mais je vais essayer de répondre.

**M. Jack Harris:** Je voulais vous donner l'occasion de vous expliquer davantage.

**M. Massimo Tarantola:** Essentiellement, si j'obtiens la totalité du contrat, je peux offrir un certain taux de disponibilité. Il y a aussi des cas, comme avec les forces aériennes italiennes, où le client prend en charge la plupart des travaux requis, notre rôle consistant à lui fournir les pièces de rechange nécessaires pour atteindre le taux de disponibilité visé.

C'est donc une simple technicalité. Je n'ai aucun contrôle sur la disponibilité, car c'est en quelque sorte le bout de la chaîne. On exige de moi un certain niveau de satisfaction de la demande pour permettre d'en arriver à un taux de disponibilité de 80 p. 100 ou 85 p. 100, selon ce qui a été convenu. En définitive, le résultat obtenu est le taux de disponibilité dont les forces aériennes ont besoin.

Ce sont les modalités du contrat passé avec l'entreprise qui peuvent varier.

**M. Jack Harris:** Oui, je comprends, mais le taux de disponibilité peut parfois dépendre du nombre de fois où des travaux d'entretien s'imposent ou du niveau de maintenance requis. Il peut s'agir d'une question de disponibilité des pièces de rechange. Il y a donc bien des éléments à prendre en compte, mais si un aéronef exige 10 ou 20 heures de maintenance pour chaque heure de vol, il va de soi que sa disponibilité devient problématique.

**M. Massimo Tarantola:** À ce sujet, je faisais valoir que nous avons un aéronef qui est très fiable et facile d'entretien. Il tombe rarement en panne. Nous établissons en quelque sorte une norme, et nous offrons des garanties. Si nous prenons l'exemple du contrat avec les États-Unis, nous garantissons la disponibilité. Notre contrat prévoit un taux de disponibilité supérieur à 80 p. 100 et nous faisons encore mieux.

Nos forces aériennes utilisent davantage ces appareils en Afghanistan, car ils fonctionnent généralement bien dans ces conditions. Alors cela englobe la maintenance, la disponibilité de l'aéronef et tous les autres aspects.

Je ne sais pas si j'ai bien répondu à votre question.

**M. Jack Harris:** C'est bien. Votre réponse est tout à fait satisfaisante.

Votre appareil a connu certaines difficultés en Afghanistan et je ne vous poserai pas de questions à ce sujet. Mais je vous demanderais si cela permet d'envisager le même genre de problèmes opérationnels au Canada pour ce qui est encore une fois de la disponibilité. Est-ce vous qui devez assurer le taux de disponibilité ou la disponibilité des pièces nécessaires?

**M. Bob Carrese:** L'approche de logistique fondée sur la performance qui est actuellement à la base de notre contrat avec le gouvernement des États-Unis établit un certain nombre de matrices, dans le même sens que ce que mon collègue décrivait. Et nous offrons nos services en fonction de ces matrices.

L'aéronef a également été construit en fonction d'une norme — ce qu'on appelle la maintenance à trois niveaux, ou à deux niveaux — soit le niveau organisationnel, le niveau intermédiaire et le troisième niveau, qui relèvent tous de l'exploitant. Il peut donc y avoir une combinaison de services offerts partiellement par le fournisseur, ou vous pouvez choisir de vous charger de tout, si c'est ce que vous souhaitez.

Comme vous l'indiquez, nous devons actuellement composer avec des conditions extrêmement difficiles. Nous ne décollons pas à partir de pistes entretenues, alors les chiffres sont différents de ce qu'ils seraient ici au Canada.

**M. Jack Harris:** Puis-je alors vous poser une question à tous les deux? Je sais que le C-27J est relativement récent. Combien de C-27J dans votre cas, ou de V-22 dans le vôtre, sont actuellement affectés à des missions de recherche et de sauvetage?

• (1720)

**M. Massimo Tarantola:** Oui, je crois que c'est la même question que vous...

**M. Jack Harris:** Combien d'aéronefs? Je ne pense pas que c'était...

**M. Marcello Cianciaruso:** Les forces aériennes italiennes et les Grecs utilisent également l'appareil pour des missions de recherche et sauvetage. En fait, les forces italiennes ont installé deux sièges donnant sur de larges baies vitrées à l'arrière des appareils pour les missions d'observation. En outre, nos aéronefs permettent de choisir un circuit de recherche dont on peut saisir les données et...

**M. Jack Harris:** Ce n'est pas ce que je vous demande. Je voulais savoir combien d'aéronefs vous consacrez uniquement aux missions de recherche et sauvetage, et non à de multiples usages...

**M. Marcello Cianciaruso:** C'est la principale qualité de nos aéronefs; ils peuvent remplir plusieurs rôles en plus des missions de recherche et sauvetage. L'Italie en a 12 et la Grèce, 12 également.

**M. Jack Harris:** Mais leur fonction principale n'en est pas une de recherche et sauvetage.

**M. Marcello Cianciaruso:** Ils sont polyvalents, alors on les utilise à d'autres fins également.

**M. Jack Harris:** D'accord, et de votre côté...?

**M. Bob Carrese:** J'ai un peu la même réponse. Nous n'avons aucun aéronef qui se consacre uniquement aux missions de recherche et sauvetage. L'appareil n'a pas été conçu en fonction d'un usage unique. Nos clients ne croient pas non plus avoir les moyens de se payer un aéronef capable de réaliser un seul genre de mission. Tous nos clients mènent des activités de recherche et sauvetage avec cet appareil, mais ce n'est que l'une des nombreuses possibilités qu'il leur procure.

**M. Jack Harris:** Et comme vous nous parlez d'un changement de paradigme en quelque sorte, croyez-vous, dans l'éventualité où votre aéronef serait intégré aux opérations canadiennes de recherche et sauvetage, qu'il pourrait remplacer les hélicoptères dans certaines circonstances, ou réduire le nombre d'hélicoptères requis?

**M. Bob Carrese:** Tout à fait. Je crois que l'apport de notre appareil à rotor basculant est désormais un fait acquis dans le secteur de l'aérospatial. La solution canadienne en matière de recherche et sauvetage mise sur une boîte à outils complète incluant des navires, de petits aéronefs, des hélicoptères et un grand nombre d'intervenants très dévoués. Nous faisons simplement valoir que l'appareil à rotor basculant peut être un complément beaucoup plus utile que le simple ajout d'un autre aéronef.

**M. Jack Harris:** Compte tenu de sa complexité, le recours à un appareil à rotor basculant pourrait entraîner des dépenses d'entretien plus élevées qu'un aéronef de configuration normale. Est-ce que je me trompe?

**M. Bob Carrese:** À première vue, je dirais que vous avez sans doute raison. Mais j'estime que la valeur de notre proposition...

**M. Jack Harris:** Je vois.

**M. Bob Carrese:** Oui.

[Français]

**Le président:** Merci, monsieur Harris.

[Traduction]

Je donne la parole à Mme Gallant.

**Mme Cheryl Gallant (Renfrew—Nipissing—Pembroke, PCC):** Merci, monsieur le président. Ma question s'adresse aux témoins représentant Bell.

D'abord et avant tout, pourriez-vous nous donner un exemple de situation de recherche et sauvetage où l'on devait obligatoirement avoir recours à un V-22 et où on l'a effectivement utilisé?

**M. Bob Carrese:** D'entrée de jeu, je dois vous dire que nous n'avons pas beaucoup utilisé ces appareils pour des missions de recherche et sauvetage, car ce n'est pas la tâche qu'on nous a confiée. L'appareil sert surtout dans le cadre de missions spéciales et d'opérations maritimes. Pour ce qui est du sauvetage, je dirais que l'action la plus proche que nous avons menée récemment a été l'évacuation sanitaire d'un marin souffrant d'une rupture de la rate au milieu de l'océan Indien. Vous pouvez penser à la même chose qui pourrait arriver au passager d'un bateau de croisière dans l'Arctique, par exemple. Il n'y avait absolument aucun autre moyen de transporter cette personne à l'hôpital aussi rapidement que nous l'avons fait grâce à notre appareil qui peut faire du vol stationnaire au-dessus d'un navire, ou s'y poser directement, et parcourir plus de 500 milles pour aller atterrir à l'hôpital et déposer son patient.

Nous comprenons bien l'importance des concepts de temps de réaction et de temps de disponibilité sur place. Notre proposition met l'accent sur le temps de sauvetage. Existe-t-il d'autres moyens grâce auxquels le marin en question aurait pu éventuellement se rendre à un hôpital? Oui, sans doute. Serait-il toujours vivant? Peut-être. Il y a donc un élément intangible dans notre proposition. Quelle valeur accorder à la possibilité de transporter un patient à l'hôpital dans le tiers du temps qu'il nous faut actuellement?

• (1725)

**Mme Cheryl Gallant:** Puisque vous parlez d'utilité, quel serait le coût approximatif du V-22?

**M. Bob Carrese:** C'est une bonne question. Étant donné qu'il s'agit d'un aéronef militaire étranger, c'est le gouvernement des États-Unis qui en détermine le prix. Pour ma part, je ne peux que faire une estimation. Le programme de cinq ans s'élevait à 10,4 milliards de dollars américains pour 167 aéronefs. Cela peut vous donner une idée du coût unitaire. L'avion en question se compare à celui que

nous proposons au Canada, qui répond à peu près à tous les besoins actuels.

**Mme Cheryl Gallant:** Cela inclut-il la formation des pilotes ou de l'équipage, de même que la maintenance pour toute la vie utile?

**M. Bob Carrese:** Non, on parle du prix à la sortie de l'usine. Grosso modo, c'est le prix de l'appareil et du plein de carburant.

**Mme Cheryl Gallant:** D'accord.

Parlons un instant du C-27J. Avez-vous dit que certaines pièces du C-27J et du C-130J sont les mêmes?

**M. Massimo Tarantola:** Nous avons conçu le C-27J en collaboration avec Lockheed Martin. En effet, nous allons offrir une gamme d'avions de conception commune. Nous avons pris la cellule des réputés G.222, dont nous avions vendu 120 unités dans le monde avant qu'il soit militarisé, et nous y avons ajouté le moteur, les hélices et l'équipement technique du C-130J. Nous avons de l'expérience dans le domaine. L'armée de l'air italienne possède des C-130J et des C-27J. La lettre J indique qu'ils ont beaucoup de choses en commun. C'est aussi très utile pour la formation, car celui qui pilote un C-130 peut manoeuvrer un C-27J avec un minimum d'instructions. C'est un avantage de compter sur les deux avions, car leur équipement et la formation pour les piloter sont semblables.

**Mme Cheryl Gallant:** Les questions suivantes s'adressent à vous deux. Si possible, veuillez répondre brièvement pour que nous ne manquions pas de temps.

Votre appareil est-il muni d'une rampe arrière?

**M. Bob Carrese:** Oui.

**M. Massimo Tarantola:** Oui.

**Mme Cheryl Gallant:** D'accord.

Votre avion est-il équipé d'un transrouleur pour le plancher de la cabine et d'un système d'arrimage ou de manutention du matériel optimisés pour le chargement, l'arrimage, le transport et le déchargement des palettes conformes aux normes de l'OTAN concernant les palettes de 88 pouces sur 108?

**M. Bob Carrese:** Oui.

**Mme Cheryl Gallant:** Qu'en est-il de votre avion?

**M. Massimo Tarantola:** Il respecte également ces normes.

**Mme Cheryl Gallant:** Si nous décidions d'acheter vos appareils, combien de temps faudrait-il pour recevoir toute la flotte, après la signature du contrat?

**M. Massimo Tarantola:** Je vais vous donner une idée, mais les délais peuvent varier. Au besoin, nous pouvons produire le premier avion plus rapidement. Mais en général, les délais vont de 12 à 18 mois. C'est ce que je peux vous dire pour le moment, compte tenu de ce qui devrait arriver.

Allez-y, Bob; j'ai terminé.

**M. Bob Carrese:** Selon notre façon de faire actuelle, nous recevons des fonds un an à l'avance, et il faut un peu moins de 24 mois pour fabriquer un appareil.

**Mme Cheryl Gallant:** Toutefois, cela vaut pour l'armée américaine. Étant donné que nous devrions attendre notre tour, combien de temps faudrait-il pour produire les avions?

**M. Bob Carrese:** Non, je ne crois pas qu'il faudrait plus de temps, car nous pouvons accepter des commandes pour les prochaines années.

**Mme Cheryl Gallant:** Très bien.

Croyez-vous qu'à nombre égal, vos avions permettraient au Canada d'effectuer les recherches et le sauvetage avec, à peu près, le même niveau de service que les Hercules et les Buffalos?

**M. Marcello Cianciaruso:** En fait, je pense que le service sera meilleur, parce que je répète que nos appareils vont aussi vite que les C-130 et plus vite que les Buffalos. Cela dit, ces avions s'équivalent à basse vitesse. En gros, la flotte sera plus rapide grâce à nos appareils.

Pour ce qui est de la distance, nos avions... Désolé.

• (1730)

**M. Chris Schreiber (vice-président, développement des affaires, Alenia North America Canada cie):** Puis-je intervenir?

Pour ce qui est de la quantité, nous pourrions accomplir le même travail avec autant ou moins d'avions. Notre produit peut remplacer le Hercule et le Buffalo, car il est polyvalent et ses caractéristiques ressemblent à celles du C-130H. De plus, il se compare au Caribou, à basse vitesse. Cependant, comme nos appareils demandent bien

moins de maintenance, un nombre restreint donnerait les mêmes résultats.

**Mme Cheryl Gallant:** Par souci d'équité, pourriez-vous simplement répondre par oui ou non, concernant le délai de production?

**M. Bob Carrese:** Oui.

**Mme Cheryl Gallant:** D'accord.

Merci.

**Le président:** Merci beaucoup.

Je remercie de leur présence les témoins de Bell Helicopter et d'Alenia.

Je tiens seulement à dire aux députés que le 2 décembre, les représentants de Lockheed Martin comparaitront jusqu'à 17 heures, mais qu'ils doivent partir à 17 h 5. Donc, nous commencerons ce jour-là à 15 h 30 précises.

Merci.

[Français]

Sur ce, nous terminons donc notre 35<sup>e</sup> séance du *Standing Committee on National Defence*.

La séance est levée.

---





**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>