



Chambre des communes
CANADA

Comité permanent de la défense nationale

NDDN • NUMÉRO 048 • 3^e SESSION • 40^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le lundi 14 février 2011

Président

L'honorable Maxime Bernier

Comité permanent de la défense nationale

Le lundi 14 février 2011

• (1530)

[Français]

Le président (L'hon. Maxime Bernier (Beauce, PCC)): Bonjour et bienvenue à la 48^e séance du Comité permanent de la défense nationale.

Nous avons le plaisir d'avoir avec nous le Conseil national de recherches du Canada et son président, M. John McDougall. Enchanté et merci d'être avec nous. Nous avons aussi le directeur général de l'Institut de recherche aérospatiale, M. Jerzy Komorowski.

[Traduction]

Nous vous remercions pour votre présence. Je vous accorde 5 ou 10 minutes, après quoi les membres du comité pourront vous poser des questions.

Merci beaucoup. La parole est à vous.

[Français]

M. John McDougall (président, Conseil national de recherches Canada): Merci, monsieur le président.

Bon après-midi aux membres du comité. Merci de m'avoir invité à faire une présentation devant vous aujourd'hui.

Je m'appelle John R. McDougall et je suis président du Conseil national de recherches du Canada, le CNRC. Je suis accompagné par M. Jerzy Komorowski, directeur général de l'Institut de recherche aérospatiale du CNRC.

Le CNRC est un organisme du gouvernement canadien. Sa mission, que définit la loi sur le CNRC, consiste notamment à entreprendre, à faciliter ou à promouvoir la recherche scientifique et industrielle dans les divers domaines qui présentent de l'importance pour le pays.

Les recherches poursuivies au CNRC sont multiples et couvrent aussi bien l'aérospatial ou l'agriculture que le génie océanique et la photonique. Le CNRC procure également à ses partenaires et clients une gamme de services en développement et en commercialisation des technologies, dont le programme d'aide à la recherche industrielle qui opère chaque année avec près de 8 000 petites et moyennes entreprises canadiennes.

[Traduction]

L'Institut de recherche aérospatiale du CNRC, ou CNRC Aérospatiale, est le laboratoire d'aérospatiale du Canada. Avec des installations nationales de recherche et de développement à Ottawa et à Montréal, cet institut oeuvre avec les gouvernements, les universités et les entreprises d'aérospatiale du Canada et d'autres pays pour faire progresser la R-D dans cette importante industrie. Notre travail et notre expertise se concentrent sur la conception, la fabrication, la performance, l'exploitation et la sécurité des aéronefs et des engins spatiaux.

À la fin d'octobre 2009, Industrie Canada, le ministère de la Défense nationale et Travaux publics et Services gouvernementaux

Canada ont prié le CNRC d'entreprendre une étude indépendante sur l'Énoncé du besoin opérationnel pour l'avion de recherche et de sauvetage à voilure fixe que le MDN souhaitait commander. L'énoncé avait été préparé par le MDN en 2006. Au terme de son examen, le CNRC a rédigé un rapport qu'il a remis au ministère des Travaux publics le 12 mars 2010, lequel se trouve dans les deux langues officielles sur le site Web du MDN.

• (1535)

Pour mener à bien ce travail, nous avons réuni une équipe d'une grande compétence avec du personnel du laboratoire de recherche en vol du CNRC. L'équipe était dirigée par un expert en navigabilité possédant une maîtrise en génie aéronautique, une licence de pilote d'aéronefs à voilure fixe et plus de 18 années d'expérience de vol. L'équipe comprenait un spécialiste des facteurs humains détenant un doctorat en neurosciences et cumulant 10 années d'expérience en analyse des facteurs humains à Recherche et développement pour la défense Canada, ainsi que trois anciens pilotes des Forces canadiennes qui, collectivement, avaient près de 60 années d'expérience en tant que pilotes militaires. Deux de ces derniers ont participé à des opérations de recherche et de sauvetage durant leur carrière dans l'armée, et le troisième était pilote d'essai principal au Centre d'essais techniques (Aérospatiale) des Forces canadiennes à Cold Lake, en Alberta.

L'examen a débuté en novembre 2009. L'équipe a étudié minutieusement l'Énoncé du besoin opérationnel que lui avait fourni le ministère des Travaux publics. En janvier 2010, l'équipe s'est rendue à Trenton, en Ontario, pour s'entretenir avec le personnel du MDN. À la fin du même mois, notre spécialiste en facteurs humains est allé à la base des Forces canadiennes de Comox, en Colombie-Britannique, pour observer les techniciens en recherche et sauvetage au travail à bord d'un avion Buffalo.

Nous avons rédigé un rapport préliminaire, que nous avons remis le 5 février au ministère des Travaux publics. Le MDN a répondu à ce rapport le 15 février, et le 19, nous avons rencontré les représentants de ce ministère pour discuter des commentaires formulés. Nous avons soumis l'ébauche du rapport final le 5 mars, nous y avons intégré les remarques obtenues du ministère des Travaux publics le 9 mars, et nous avons déposé la version définitive du rapport le 12 du même mois.

En gros, la principale conclusion du rapport est que l'Énoncé du besoin opérationnel est trop contraignant dans sa forme actuelle. Par cela, nous voulons dire que son application rendrait sans doute difficile l'atteinte de l'objectif visé, qui est d'acquiescer un avion capable d'assurer un service de recherche et de sauvetage de qualité équivalente à celle du service existant.

Le rapport présente les conclusions d'une analyse approfondie de chacune des exigences ou des capacités obligatoires de haut niveau de l'Énoncé du besoin opérationnel, ainsi que des observations et des recommandations pour chacune. Quinze grandes recommandations y sont faites, dont le seul but est d'étayer le besoin actuel pour un appareil de cette nature tout en laissant assez de latitude aux soumissionnaires éventuels dans la manière dont ils se proposeraient de satisfaire aux exigences formulées. Il y est notamment recommandé que l'énoncé de 2006 pour un nouvel appareil de recherche et de sauvetage à voilure fixe soit modifié afin qu'il reflète une approche fondée sur les capacités de l'appareil plutôt qu'une approche centrée sur une plateforme donnée. Pareille modification nécessiterait une réécriture majeure de l'énoncé.

Selon une deuxième recommandation, le gouvernement canadien devrait revoir sa politique actuelle voulant que les Forces canadiennes soient les seules à assurer le service principal de recherche et de sauvetage avec aéronef à voilure fixe. Cet examen consisterait en une analyse approfondie du coût et des avantages potentiels d'une impartition partielle, y compris à des fournisseurs civils, de la fonction de recherche et sauvetage et cela pourrait comprendre les aéronefs, les équipages et la maintenance. On fait déjà appel à des hélicoptères civils pour offrir un appui initial aux opérations militaires de recherche et de sauvetage effectuées avec des appareils à voilure tournante.

Troisièmement, le gouvernement canadien devrait élaborer une politique qui définirait le niveau de service requis pour les opérations de recherche et de sauvetage, en l'occurrence le temps de réponse que devraient respecter les Forces canadiennes ou un autre fournisseur, sans faire référence aux aéronefs existants. Une telle politique devrait reposer, autant que possible, sur les données historiques disponibles et sur l'emplacement prévisible des incidents qui nécessiteraient des opérations de recherche et de sauvetage.

Quatrièmement, le MDN devrait modifier son Énoncé du besoin opérationnel pour laisser une plus grande marge de manoeuvre aux soumissionnaires. Ceci pourrait inclure, par exemple, l'étude d'autres options pour les bases d'opérations principales ou d'une proposition qui inclurait une flotte variée d'aéronefs.

• (1540)

Comme je l'ai indiqué précédemment, les auteurs du rapport du CNRC sont parvenus à la conclusion que l'impartition partielle des opérations de recherche et de sauvetage avec aéronefs à voilure fixe pourrait constituer une solution de rechange économique à la construction ou au déménagement d'une base d'opérations principale, ou à l'achat d'un avion à vitesse de croisière élevée utilisé pour tous les scénarios.

Cinquièmement, le MDN devrait transformer bon nombre des exigences cotées dans l'Énoncé du besoin opérationnel en exigences obligatoires. Il devrait par exemple exiger une rampe qui se déploierait en vol pour larguer les techniciens ou l'équipement de recherche et de sauvetage, la capacité de décoller sur de courtes pistes en gravier et de lancer les opérations à partir de terrains d'aviation rudimentaires, voire la possibilité de fonctionner dans des conditions de verglas.

Sixièmement, le MDN devrait éviter d'employer l'expression « de série » dans son Énoncé du besoin opérationnel, à moins qu'il n'anticipe la livraison d'aéronefs tels qu'ils sont actuellement fabriqués, sans modification au niveau de leur conception.

La septième recommandation, c'est que le MDN supprime dans son Énoncé du besoin opérationnel les exigences spécifiques relatives à la vitesse et au rayon d'action du nouvel appareil.

Comme je l'ai déjà dit, les auteurs préconisent une approche axée sur les « capacités » de l'appareil, d'après les données existantes sur les opérations de recherche et de sauvetage.

Selon la huitième recommandation, le MDN devrait recourir à d'autres méthodes d'analyse pour déterminer les dimensions minimales de la soute, au lieu de celles spécifiées dans l'énoncé de 2006. De telles méthodes pourraient s'appuyer sur une analyse rétrospective des traumatismes subis par les techniciens en recherche et en sauvetage.

Cela dit, c'est avec plaisir que je répondrai maintenant à vos questions sur le contenu du rapport du CNRC. Il serait préférable de s'adresser au ministère des Travaux publics et des Services gouvernementaux du Canada ou au ministère de la Défense nationale pour les questions relatives au travail qu'ils effectueraient après le 12 mars 2010.

Merci, monsieur le président.

[Français]

Le président: Merci, monsieur McDougall.

Je cède maintenant la parole à M. Simms pour sept minutes.

[Traduction]

M. Scott Simms (Bonavista—Gander—Grand Falls—Windsor, Lib.): Merci, monsieur Bernier.

Nous remercions nos invités pour leur présence.

J'ai lu votre étude. Vous est-il déjà arrivé d'être appelé à intervenir dans une situation comme celle-ci, entre ministères? Le ministère des Travaux publics a fait appel à vous pour ce qui semble être une question ou un problème que se renvoient le secteur de la défense et l'industrie. C'est bien cela? Qu'est-ce qui a mené à cet appel à vos services, au départ?

M. John McDougall: En fait, tout a commencé avant mon arrivée au CNRC.

M. Scott Simms: Mais surtout, pourquoi?

M. John McDougall: Je pense que la véritable question, c'est pourquoi? Je crois que ce qui arrive, dans le cas d'un programme complexe d'acquisition, c'est que le gouvernement examine le contexte de l'acquisition et s'interroge sur le genre d'expertise qui peut l'aider à prendre une décision. L'énoncé...

M. Scott Simms: Ce n'est pas très fréquent, n'est-ce pas?

M. John McDougall: L'Énoncé du besoin opérationnel pour un achat de cette envergure est très vaste et complexe. Il arrive souvent que le regard de tiers permette de l'améliorer.

M. Scott Simms: Conviendrez-vous avec moi, alors, que vous trouviez cet énoncé quelque peu restreint? Vous dites qu'il est complexe, mais en fait, ce qu'ils voulaient, c'était un appareil « en série ». D'après ce que je comprends de cette étude, l'énoncé aurait pu avoir une portée un peu plus large, non?

M. John McDougall: En fait, à la lecture de l'Énoncé du besoin opérationnel, nous avons compris que de très nombreux éléments entraient en jeu, comme je pense l'avoir dit tout à l'heure. Il comportait des exigences obligatoires, des exigences cotées, des contraintes — tout un éventail d'aspects ont été pris en compte dans l'élaboration de ce document. Je l'ai dit, il est assez touffu. Il couvre une multitude d'aspects.

Il est certain que cet examen a permis de relever des améliorations possibles à apporter à l'énoncé. En fait, la suppression ou, disons, l'assouplissement de certaines exigences pourrait éveiller l'intérêt d'autres soumissionnaires potentiels.

• (1545)

M. Scott Simms: C'est un processus assez long. Il a commencé aux alentours de 2005 ou 2006. Et vous êtes arrivé... À quelle date vous a-t-on officiellement chargé de cette étude?

M. John McDougall: En octobre 2009.

M. Scott Simms: Et apparemment, tout ce que vous avez ici, c'est... Vous parlez notamment d'autres options, pour les bases. Je répète que cela élargit le champ des possibilités. Vous suggérez par exemple d'avoir une flotte de divers types d'aéronefs. N'avez-vous pas examiné cette possibilité dans votre étude? Est-ce que l'armée ne voulait pas l'envisager? Tenait-elle tellement à n'avoir qu'un type d'aéronef?

M. John McDougall: Comment dire... Je ne saurais dire ce que l'armée voulait ou ne voulait pas. Nous ne le savons pas vraiment.

Nous avons fait un examen de l'Énoncé du besoin...

M. Scott Simms: Quoi qu'il en soit, d'après vous, il est trop contraignant?

M. John McDougall: Nous l'avons trouvé trop contraignant et nous pensons qu'il vaudrait mieux centrer l'approche sur la performance ou les capacités de l'appareil plutôt que sur une plateforme.

M. Scott Simms: Une approche centrée sur la plateforme. Pouvez-vous m'en dire plus?

M. John McDougall: Plutôt à partir d'une plateforme.

M. Scott Simms: À partir d'une plateforme. D'accord.

En lisant votre document... Quand nous sommes allés à Terre-Neuve et en Nouvelle-Écosse pour notre étude, mais surtout à Terre-Neuve, à Gander, nous avons découvert qu'un aéronef comme le Hercules est très flexible, dans le sens où il peut servir pour certains types de missions des Forces, mais aussi pour les opérations de recherche et de sauvetage. Il est d'ailleurs déjà prévu d'utiliser certains types d'Hercules pour les opérations de recherche et sauvetage qui sont menées avec des appareils à voilure fixe. Cette décision arrive à point nommé, manifestement, puisque les Buffalo arriveront au terme de leur vie utile en 2015. Je crois que c'est en 2017 qu'on aura besoin de nouveaux appareils à voilure fixe pour les opérations de recherche et de sauvetage.

Cela étant dit, il semble que le ministre soit en fâcheuse posture. Autrement dit, la décision devra être prise rapidement si on veut recevoir ces appareils dans cette période de 2015 à 2017. Qu'en dites-vous?

M. John McDougall: Jerzy, voulez-vous parler de la longévité des aéronefs actuels?

M. Jerzy Komorowski (directeur général, Institut de recherche aérospatiale, Conseil national de recherches Canada): Il est vrai qu'on prolonge probablement la vie des aéronefs actuels plus que ce pour quoi ils ont été conçus. Des mesures appropriées d'entretien ont toutefois permis de les garder en service jusqu'à maintenant, et ils sont encore en état de navigabilité. Par contre, il y a évidemment une limite à cela. Et il est vrai que les coûts...

M. Scott Simms: Mais la limite, c'est 2017, ou 2015 dans le cas des appareils Buffalo, n'est-ce pas?

M. Jerzy Komorowski: Eh bien, tout dépend de combien on est prêts à investir pour garder ces appareils en service et les entretenir. On peut remplacer les structures. On peut remplacer les ailes. Tout cela coûte très cher.

Un moment vient où il est plus économique de remplacer une flotte que de continuer de l'exploiter. Il y a néanmoins plein d'exemples dans le monde, actuellement, de flottes d'aéronefs qui durent 40 ou 50 ans.

M. Scott Simms: Combien de temps me reste-t-il? Une minute. Je ne sais pas si j'aurai la possibilité de poser d'autres questions. Allons-nous faire un deuxième tour?

Tout d'abord, à titre d'information, je suis le député de Gander.

À la page 10 de votre document, vous parlez d'options concernant les bases. Vous dites que Gander devrait avoir la préférence sur Greenwood pour les aéronefs à voilure fixe. Peut-être pourriez-vous expliquer cela. Je peux lire l'extrait où vous en parlez, si vous voulez, mais je pense que vous savez de quoi il s'agit.

M. Jerzy Komorowski: Je sais ce qu'il y a dans le rapport, monsieur le président.

Selon le rapport, l'emplacement des quatre bases d'opérations semble être un facteur et, effectivement, il a des conséquences sur le délai d'intervention. Si l'équipe d'intervention avait été basée à Gander plutôt qu'à Greenwood, elle aurait pu intervenir beaucoup plus rapidement dans plusieurs cas. C'est ce que montre le rapport.

• (1550)

M. Scott Simms: Merci beaucoup.

[Français]

Le président: Merci beaucoup. Je donne maintenant la parole à M. Bachand.

M. Claude Bachand (Saint-Jean, BQ): Je vous remercie, monsieur le président. Je souhaite la bienvenue au président et au directeur général.

Ma question porte justement sur cela. Pourquoi le président et le directeur général sont-ils devant nous alors qu'il y a un comité technique composé de cinq grands experts et que ceux-ci ne sont pas avec vous? Y a-t-il une raison spécifique qui explique pourquoi ils ne sont pas ici?

[Traduction]

Voulez-vous que je répète la question?

[Français]

Je vais reprendre ce que je disais parce que je crois qu'on n'écoutait pas.

Je demandais pourquoi le président et le directeur général sont ici alors qu'on avait prévu recevoir les membres d'un comité technique formé de six personnes très spécialisées sur la question? Je reconnais qu'il s'agit d'une question un peu politique mais je la pose quand même.

[Traduction]

M. John McDougall: La simple raison, c'est qu'il y a deux volets à cette discussion. Le premier est très technique, et notre directeur général possède d'excellentes connaissances dans le domaine. Il travaille dans le secteur de l'aérospatial depuis de nombreuses années. Ses compétences et ses connaissances sont reconnues partout dans le monde. On pourrait inviter toutes sortes de spécialistes à témoigner, mais pour être honnête avec vous, ce ne serait pas très pertinent ou utile.

Concernant l'autre volet, je suis le président de l'organisme, et je me suis dit que vous voudriez peut-être avoir mon point de vue.

M. Claude Bachand: Oui, mais j'aimerais aussi parler à des spécialistes.

M. John McDougall: Je vous assure que j'en suis un.

M. Claude Bachand: Dans notre travail, nous parlons à tout le monde, pas seulement aux présidents.

M. John McDougall: Je ne suis pas seulement un président d'organisme, je vous l'assure.

[Français]

M. Claude Bachand: Quand le comité rédige un rapport et le remet au gouvernement, il s'attend à une réponse. Le gouvernement a-t-il répondu à votre rapport? Sinon, l'a-t-il reçu en disant: « Merci beaucoup, votre *job* est terminé. »?

[Traduction]

M. John McDougall: Je crois avoir mentionné dans mon mémoire que le gouvernement a reçu un rapport initial. Nous avons échangé avec le gouvernement, et un rapport final lui a été remis. C'est un processus normal dans ce genre de dossier. La preuve technique, si vous préférez, ou la position y est exprimée et précisée, dans une certaine mesure.

[Français]

M. Claude Bachand: Dans votre rapport, vous citez constamment un rapport de 2005 de Bourdon et Rempel. On a essayé de le trouver sur Google, mais sans succès. Cela semble être un rapport du gouvernement. Pouvez-vous déposer ce rapport auprès du comité? Sinon, doit-on passer par le ministère pour l'obtenir?

[Traduction]

M. John McDougall: Ce rapport est accessible au grand public depuis un bon moment, et ce, dans les deux langues officielles.

M. Claude Bachand: En aurais-tu une copie, Jack?

M. Jack Harris (St. John's-Est, NPD): Seulement la version anglaise, malheureusement.

[Français]

M. Claude Bachand: *Oh no!*

J'ai une question au sujet des bases principales d'opérations. Je crois que ce que vous pouvez nous en dire est limité. Par exemple, vous ne pourrez pas nous dévoiler l'emplacement des différentes bases au Canada où se trouvent les avions et les hélicoptères. Je crois que le sujet est exclu de votre mandat. Est-ce que je me trompe?

• (1555)

[Traduction]

M. John McDougall: Ce n'est pas à nous de dire au MDN quoi faire. Notre travail consiste à le conseiller relativement à l'énoncé des besoins et lui signaler comment cet énoncé pourrait influencer ses décisions. Nous ne lui disons pas où baser les appareils.

Nous lui avons donné notre opinion en nous appuyant sur le bilan des incidents et les conséquences possibles de ceux-ci.

[Français]

M. Claude Bachand: On constate, à la lecture des rapports d'incidents, qu'il y a en davantage à trois endroits, soit sur la côte ouest, la côte est et à Trenton. On sait que c'est à partir de ces endroits que sont lancées toutes les opérations. Toutefois, on nous a dit à plusieurs reprises que la façon dont on utilise le matériel pouvait être améliorée, mais je ne vous demanderai pas votre avis à cet égard parce que toute discussion à ce sujet est exclue de votre mandat.

Je suppose que vous ne pouvez pas parler non plus de la posture de veille. Quand je dis « posture de veille », je parle du fait qu'entre 8 heures et 16 heures, les hélicoptères Cormorant à Gander peuvent quitter le sol dans un délai de 30 minutes, mais qu'en dehors de cette période, le délai est de 2 heures. Selon moi, cela est absolument inadmissible, d'autant plus que seulement 17 p. 100 des incidents ont lieu entre 8 heures et 16 heures alors que le délai de réaction est à son plus fort, et que 80 p. 100 des incidents surviennent en dehors de ces heures.

Avez-vous la liberté de nous parler de la posture de veille?

[Traduction]

M. Jerzy Komorowski: Notre rapport fait état des contraintes. Il y est question des bases d'opérations, de la posture de veille et de la période de service de vol de 15 heures pour l'équipage.

Nous avons démontré que toutes ces contraintes ont un impact sur le rayon d'action et la vitesse de l'appareil. Donc, elles doivent faire l'objet d'une analyse approfondie, y compris l'utilisation exclusive de militaires, une contrainte de l'énoncé des besoins.

À notre avis, ces contraintes limitent considérablement les solutions possibles et, par conséquent, nous avons conclu qu'elles devaient être étudiées davantage. Toutefois, puisqu'il s'agit de décisions politiques plutôt que techniques, nous n'avons rien ajouté sur le sujet.

[Français]

M. Claude Bachand: D'accord. Vous me confirmez qu'il y a présentement un problème en ce qui concerne les ingénieurs de vol. Ils seront en nombre insuffisant d'ici un an.

Vous n'avez pas beaucoup insisté sur la formation ou sur la composition d'une équipe à bord d'un avion ou d'un hélicoptère. La raison est, une fois de plus, que le sujet est exclu de votre mandat. Est-ce exact?

[Traduction]

M. Jerzy Komorowski: C'est exact.

[Français]

M. Claude Bachand: Est-ce que la question du recours à l'entreprise privée est aussi exclue de votre mandat? Par exemple, si on manque d'ingénieurs de vol, des ingénieurs civils ne pourraient-ils pas être embauchés?

Le sujet de l'origine de la force de travail — à savoir si elle doit être composée uniquement de militaires ou si elle peut comprendre des civils — a aussi été exclu de votre mandat. N'est-ce pas?

[Traduction]

M. Jerzy Komorowski: Nous avons conclu, dans notre rapport, qu'il fallait considérer l'utilisation de personnel non militaire, car cela ouvrirait la porte à de nouvelles solutions, et l'industrie pourrait en offrir davantage au secteur canadien de recherche et sauvetage.

Nous ne sommes pas entrés dans le détail. Cependant, nous avons signalé que l'escadron d'hélicoptères de recherche et sauvetage permet l'utilisation de personnel civil. Il y a des équipages sous contrat avec TPSGC et, à notre avis, l'exigence relative à l'utilisation exclusive de personnel militaire ne tient pas.

[Français]

M. Claude Bachand: Merci.

Le président: Merci bien. Je donne la parole à M. Harris.

[Traduction]

M. Jack Harris: Même s'il s'agit d'un rapport technique, je tiens à vous féliciter vous, monsieur McDougall, en tant que président du Conseil national de recherches, et votre équipe pour ce rapport extrêmement détaillé et utile que vous nous avez remis. Il est très révélateur à bien des égards.

Essentiellement, vous prétendez que le gouvernement, ou le MDN, dit que les escadrons vont rester là où ils sont, que les postures de veille seront les mêmes, que le niveau de service offert restera inchangé et que cela impose des restrictions aux interventions.

Serait-il juste de dire que cela élimine la possibilité d'apporter des changements? La semaine dernière, lors de notre séance tenue à St. John's, un témoin nous a présenté les résultats d'une étude internationale qu'il a menée sur les délais d'intervention. Selon lui, dans certains pays, dont la Norvège, le délai d'intervention est de 15 minutes, jour et nuit, toute la semaine. Pour les équipes de l'Australie et la Garde côtière américaine, c'est 30 minutes. Ailleurs, comme en Irlande et au Royaume-Uni, le délai d'intervention est de 15 minutes jusqu'à 20 heures, et ensuite, il est de 45 minutes. Par conséquent, nous sommes presque dans l'impossibilité de nous conformer aux normes internationales.

Je crois que votre rapport stipule que, à cause du délai d'intervention de 120 minutes entre 8 à 16 heures, période où 83 p. 100 des incidents surviennent, nous avons besoin d'avions plus rapides et plus dispendieux. Puisque les escadrons vont rester là où ils sont, on ne peut pas les déplacer, même si un déménagement à proximité de leur emplacement actuel permettrait de réduire la vitesse minimale et le rayon d'action maximal requis et d'assumer les coûts associés à une réduction des délais d'intervention, n'est-ce pas?

•(1600)

M. John McDougall: Vous avez parlé de beaucoup de choses. Cela m'aiderait si je pouvais choisir quel sujet aborder.

Je dirais que nous préconisons ce qui est, dans le jargon de la conception et de la normalisation, « axé sur la performance ». Donc, cela étant...

M. Jack Harris: Autrement dit: « Voici ce que nous voudrions que vous fassiez », n'est-ce pas?

M. John McDougall: Ce serait plutôt : « Voici ce que nous visons. » Nous laisserions à d'autres le soin de trouver la façon de le faire. Mais la capacité d'innover dépend, dans une certaine mesure, des décisions politiques et non des décisions techniques. Donc, en fin de compte, il faut jumeler les deux volets.

Ce que je dis, en gros, c'est que, si vous imposez suffisamment de limites et que celles-ci définissent vos actions, vous obtiendrez les mêmes résultats auxquels vous parvenez en ce moment.

M. Jack Harris: Vous parlez des coûts associés à l'imposition d'une posture de veille de 30 minutes et vous convenez qu'une telle mesure serait dispendieuse. Mais, concernant le caractère sensible de l'état d'alerte, vous dites ceci:

[...] il serait de mise de songer à analyser en détail le coût [...]. De fait, une telle étude devrait être au cœur du mandat du projet, car toute modification apportée à la posture de veille aura des répercussions importantes sur les coûts du projet, les niveaux de dotation en personnel, les avions nécessaires [...] les infrastructures et le NDS SAR.

C'est une déclaration percutante, notamment lorsqu'on prend connaissance des coûts.

Peut-être pourriez-vous nous en parler. Le chef du Service d'examen, aussi vérificateur interne pour le MDN, je crois, a dit en janvier 2008 que les coûts annuels de recherche et de sauvetage s'élevaient à 102 millions de dollars. Pourtant, une des études de recherche que vous mentionnez, datée du mois de janvier 2008, parle de coûts annuels de 339 millions. En tant qu'observateur objectif du CNRC, que pensez-vous de cet écart?

M. John McDougall: Pour être honnête avec vous, je ne suis pas au courant de cette information. Je demandais justement à mes collègues s'ils étaient au courant.

Encore une fois, comme nous le savons tous, il y a plusieurs façons de mesurer les choses. Selon nous, il faut être conscient que toutes les contraintes imposées auront une incidence sur les coûts de prestation des services. C'est essentiellement ce qui ressort de notre rapport.

M. Jack Harris: Ce que vous semblez dire, c'est qu'en réduisant le délai d'intervention, on pourrait dépenser moins sur les appareils, mais il y aurait des coûts compensatoires dont nous ne connaissons pas l'étendue. Il y aurait des coûts supplémentaires à maintenir un délai d'intervention de 30 minutes après l'actuelle plage horaire de 8 heures à 16 heures.

M. John McDougall: Il y aurait des coûts supplémentaires, mais nous n'avons pas le mandat de les évaluer. Nous devons plutôt analyser les contraintes, pas les conséquences des coûts. C'est différent. C'est pour cela que je dis que, dans une certaine mesure, c'est à d'autres de prendre les décisions sur la viabilité des diverses mesures. Mais en orientant la discussion, nous pourrions aider le processus.

M. Jack Harris: Vous dites qu'il faudrait faire ces analyses avant de demander des soumissions, c'est cela?

M. John McDougall: Encore une fois, il faut voir dans quelle mesure on est prêt à prendre une décision en ce sens. Si l'on décide vraiment d'aller de l'avant, alors j'imagine qu'il faudrait faire une analyse des coûts afin de justifier la décision.

M. Jack Harris: Merci.

Le président: Merci, monsieur Harris.

Passons maintenant à M. Hawn.

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

Merci à nos témoins d'être venus.

Avant d'aller plus loin, j'aimerais préciser une chose. Je ne crois pas que c'était son intention... mais il n'est pas seulement question ici d'établir un plan pour l'utilisation d'appareils Hercules au sein d'un escadron d'appareils à voilure fixe pour la recherche et le sauvetage. Cela se fait depuis des années. Ce n'est rien de nouveau.

Monsieur McDougall, nous avons parlé, entre autres, des coûts, et vous proposez dans votre rapport, qui est très bien fait et très détaillé, d'utiliser une flotte mixte, entre autres. Je veux simplement confirmer que vous ne vous êtes pas attardé aux coûts. Votre mandat était purement technique. Les décisions concernant les coûts et leurs conséquences reviendront aux décideurs. C'est bien cela?

M. John McDougall: C'est ce que j'ai confirmé avec les membres de mon équipe.

L'hon. Laurie Hawn: Concernant certains points que vous soulevez dans votre étude, tous des points valides, nous avons parlé, entre autres, de la conception et des dimensions de la partie arrière de l'avion, et vous avez proposé, avec justesse, d'analyser le travail et les déplacements des techniciens en recherche et sauvetage à bord des appareils. Ce fut une discussion utile. Toutefois, puisqu'il est question d'acheter un type d'appareil à voilure fixe de série pour la recherche et le sauvetage, nous n'allons probablement pas modifier un modèle déjà en service pour répondre aux besoins. De toute évidence, nous allons évaluer les modèles disponibles et analyser leur utilité.

• (1605)

M. John McDougall: Il est raisonnable de croire que personne ne concevra un appareil en fonction des exigences du Canada.

Ce que nous disons, c'est qu'il faudrait apporter des modifications aux appareils pour satisfaire à ces exigences. Il y aura donc un peu de travail à faire en ce sens.

Il faudrait absolument tenir compte des coûts de ces modifications.

L'hon. Laurie Hawn: Mais nous n'allons manifestement pas modifier la partie arrière d'un avion pour l'élargir ou l'améliorer.

M. John McDougall: Non. On nous livrera la cellule telle que conçue.

L'hon. Laurie Hawn: Vous avez parlé des services actuellement offerts et soulevé un point important à ce sujet, une observation inexacte, principalement parce qu'on fait référence aux C-130 qui offrent des possibilités que beaucoup d'autres appareils n'offrent pas.

Donc, ce n'est pas une bonne comparaison, puisque nous utilisons déjà un appareil qui offre beaucoup de possibilités. Nous n'aurons peut-être pas les moyens d'acheter des appareils supplémentaires pour la recherche et le sauvetage.

M. Jerzy Komorowski: Si vous me permettez d'intervenir, monsieur le président, j'aimerais dire que dans le rapport, nous recommandons que les exigences soient axées sur la capacité, sans faire référence à aucune plate-forme existante. Nous disons simplement qu'il faut déterminer le niveau de service attendu, ce que les aéronefs doivent transporter, la distance à parcourir, etc.

Nous avons omis délibérément de faire référence à tout appareil existant. Or, vous parlez du CC-130.

L'hon. Laurie Hawn: Je comprends, mais vous en avez parlé en mentionnant que c'était une lacune de l'Énoncé du besoin opérationnel, l'EBO, qui, lui, faisait référence aux autres appareils.

M. Jerzy Komorowski: C'est exact.

L'hon. Laurie Hawn: Très bien.

On parle beaucoup de votre mandat. Je pense qu'on laisse entendre ou qu'on suppose que vous n'avez pas examiné tel ou tel aspect parce que... En fait, votre mandat était très clair; il s'agissait de valider ou de commenter l'EBO. Vous ne pouviez pas du tout bifurquer vers d'autres sujets, car ce n'est pas ce qui vous avait été demandé.

Est-ce que c'est juste?

M. Jerzy Komorowski: Plus particulièrement, nous devons éviter de proposer des solutions.

L'hon. Laurie Hawn: Très bien.

Nous avons parlé de la communication entre le gouvernement et le CNRC à propos de la version finale du rapport. Il y a eu quelques échanges, comme vous l'avez dit. Une fois que vous avez terminé le rapport, que vous en avez déposé la version finale au gouvernement et que celui-ci l'a classé, est-il juste de dire que vous avez accompli votre travail, et que le gouvernement peut ensuite se servir du rapport comme il l'entend?

Lorsque vous vous êtes mis à la tâche, qu'avez-vous pensé de la collaboration du gouvernement avec la Défense nationale ou Travaux publics?

Était-ce une bonne relation de travail? Comment la décririez-vous?

M. Jerzy Komorowski: Je devrais peut-être répondre à la question, puisque ce sont les gens de l'institut qui ont fait le travail.

En réalité, nous étions liés par contrat à Travaux publics, mais pas à la Défense nationale. Travaux publics devait donc approuver toute communication avec les employés du ministère de la Défense nationale.

Je dirais que nous avons reçu énormément de soutien. Comme le président l'a dit dans sa déclaration préliminaire, les experts sont allés à Trenton et à Comox et ont interrogé une douzaine de personnes. De plus, nous avons obtenu les droits d'accès pour nos demandes de documents... pour toute la liste de références qui se trouve dans le rapport. Je dirais que la collaboration était excellente.

• (1610)

L'hon. Laurie Hawn: D'accord, merci.

Vous avez parlé d'utiliser une approche axée sur la capacité et fondée sur des données historiques. Toutefois, vous n'avez absolument pas fait allusion à l'avenir — vous ne pouviez peut-être pas en raison de votre mandat. Je parle du Nord en particulier. De toute évidence, cette région est en train de s'ouvrir pour toutes les raisons que nous connaissons. Vous ne vous êtes pas du tout aventuré sur ce sujet. De toute évidence, c'était délibéré.

Pourriez-vous nous en dire plus là-dessus?

M. Jerzy Komorowski: Dans le rapport, nous parlons du besoin d'exploiter les données disponibles. En fait, nous disons qu'il existe des tentatives d'analyse plus poussée des données existantes, mais les systèmes à base de connaissances ne nous permettent pas encore d'y accéder. Le Secrétariat national de recherche et de sauvetage exerce des pressions pour renverser la situation, mais il se pourrait que ces données ne soient pas accessibles. Il semble qu'il faudra attendre encore deux ans avant qu'elles le soient.

Toutefois, nous avons aussi parlé du besoin de prévoir, puisque la flotte sera au service des Canadiens pendant au moins 30 ans. Nous avons bien sûr indiqué qu'il faut en tenir compte.

L'hon. Laurie Hawn: Très bien.

Je regarde mes notes, et j'aimerais vous poser une brève question sur la vitesse et le coût, dont on parle sans cesse.

Y a-t-il un rapport linéaire entre la vitesse d'un avion et son coût?

M. Jerzy Komorowski: En toute honnêteté, je ne pense pas.

L'hon. Laurie Hawn: Non. Il est un peu simpliste de dire qu'un avion moins rapide coûtera moins cher. Ce n'est pas nécessairement vrai.

M. Jerzy Komorowski: Non. La taille aussi est importante.

L'hon. Laurie Hawn: Oui, à ce qu'il paraît.

Des voix: Oh, oh!

[Français]

Le président: *Thank you.* Merci beaucoup.

Je donne maintenant la parole à M. Dryden.

[Traduction]

L'hon. Ken Dryden (York-Centre, Lib.): Merci.

Votre mandat est très précis, et je crois que vous y avez répondu avec grand soin. Ce qui m'a frappé, et troublé aussi, c'est lorsque vous avez parlé de « l'assouplissement » des contraintes. C'est un mot affreux qui sonne faux; habituellement, ce genre de mot sert à camoufler quelque chose, car il ne dit pas tout à fait ce qu'il devrait signifier.

Dans votre exposé, vous avez indiqué, je crois, que votre tâche consistait vraiment à examiner le... vous critiquez le fait que vous deviez discuter de beaucoup d'aspects non axés sur le rendement; vous avez dit que ces aspects s'accompagnaient de nombreux enjeux politiques.

Il est bien vrai que vous n'aviez pas pour mandat d'examiner ces enjeux politiques et la manière de prendre une décision éclairée, mais ce qui me frappe dans une situation comme celle-ci, c'est que... et j'espère que d'autres témoins discuteront des enjeux politiques qui influencent la décision, que certains croiraient grandement axés sur le rendement. Sinon...

J'imagine que se baser sur le rendement, c'est un peu comme mettre les boeufs devant la charrue — là où ils devraient être. Une fois que l'on connaît le meilleur rendement possible, on peut enfin tenir compte des autres facteurs.

Est-ce une bonne façon d'illustrer à quel point votre mandat est restreint — vous parliez d'aspects techniques —, si je dis que, en réalité, ce qui n'est pas axé sur le rendement outrepassa votre mandat, et que la décision fait appel à des enjeux politiques qui, eux, ne font pas partie de votre mandat?

Est-ce que tout cela est juste?

• (1615)

M. John McDougall: Si vous me le permettez, j'aimerais simplement préciser un peu ce que nous entendons lorsque nous disons « axé sur le rendement ».

Le risque est le propre de l'ingénierie, de même que la gestion du risque. Pour arriver à gérer le risque, il faut comprendre où il se trouve et comment le limiter. Nous avons donc simplement indiqué certains éléments dont vous, les décideurs, devriez être au courant et devriez tenir compte avant de prendre des décisions. D'autres aspects

sont plutôt liés à la capacité absolue d'accomplir une tâche; c'est de là que proviennent les exigences obligatoires que nous recommandons.

Notre travail consistait donc à indiquer les endroits où, à notre avis, l'Énoncé du besoin opérationnel limitait indûment les options possibles. C'est vraiment à cela que la question s'est résumée. Voici l'élément fondamental que nous avons souligné dans le rapport: si vous voulez examiner plus d'options, vous pouvez le faire, mais vous devrez alors prendre des décisions en fonction de la tolérance actuelle à l'égard du risque.

La question se résume donc à la tolérance à l'égard du risque, sur laquelle nous n'avons aucune emprise; il s'agit d'une décision politique.

L'hon. Ken Dryden: Très bien. Et vous dites nous présenter ces contraintes parce qu'elles pourraient nuire au rendement optimal, n'est-ce pas?

M. John McDougall: Pas tout à fait. Vous pourriez tirer cette conclusion, mais je ne crois pas que ce soit juste.

Ce que nous disons, c'est que ces contraintes pourraient vous empêcher de prendre une décision complètement éclairée ou totalement transparente. C'est le problème. En faisant preuve d'un peu plus d'ouverture, il sera possible d'envisager sérieusement d'autres options qui seront acceptables pour autant qu'elles ne dépassent pas votre seuil de tolérance à l'égard du risque.

Mais si vous présumez que vous vous attaquez à une contrainte donnée avant même de savoir si elle est liée au risque ou bien si c'est une contrainte absolue, vous vous liez les mains inutilement dès le départ plutôt qu'après.

L'hon. Ken Dryden: Merci.

[Français]

Le président: Merci, monsieur Dryden.

Je donne maintenant la parole à M. Braid.

[Traduction]

M. Peter Braid (Kitchener—Waterloo, PCC): Merci beaucoup, monsieur le président, et merci aux témoins d'être présents.

Monsieur McDougall, j'aimerais poursuivre au sujet de l'approche axée sur la capacité. Vous avez dit que l'une de vos recommandations fondamentales était d'axer davantage l'EBO sur la capacité. En quoi l'EBO original n'y arrivait-il pas?

M. John McDougall: Il y a toute une série d'éléments, et je vais laisser mon ami qui s'y connaît sur le plan technique vous en parler.

M. Peter Braid: J'aimerais simplement que vous me donniez deux ou trois exemples.

M. Jerzy Komorowski: Monsieur le président, l'EBO original faisait souvent référence aux flottes actuelles, soit le Buffalo et le CC-130. Dans le rapport, nous indiquions que la flotte d'aéronef à voilure fixe pour la recherche et le sauvetage devait assurer un certain niveau de service sans que les exigences reposent sur les contraintes et la capacité de la flotte actuelle. Après tout, nous savons que ces appareils sont plutôt vieux.

M. Peter Braid: Dans ce cas, seriez-vous d'accord pour dire qu'il serait juste et raisonnable que le gouvernement trouve un avion dont les capacités surpassent celles de la flotte actuelle?

M. Jerzy Komorowski: Je crois que nous avons besoin d'un aéronef qui donnera le niveau de service correspondant à la politique gouvernementale ou qui bénéficiera du soutien d'une politique officielle du gouvernement. Cela dépendra d'autres contraintes, financières ou autres, qui n'entrent pas dans notre examen technique.

M. Peter Braid: Pourquoi croyez-vous qu'il faudrait retirer l'expression « de série »?

M. Jerzy Komorowski: Parce qu'il est fort improbable de pouvoir trouver un aéronef qui ne nécessitera aucune modification. Étant donné certaines des exigences obligatoires que nous recommandons, nous croyons que l'aéronef choisi devra subir quelques modifications, qui doivent être accompagnées d'homologations. Ce ne sera donc plus un aéronef de série.

• (1620)

M. Peter Braid: À ce sujet, le rapport recommande des exigences obligatoires additionnelles. Pourriez-vous préciser de quoi il s'agit?

M. Jerzy Komorowski: Je vais répondre de mémoire. Nous recommandons d'installer une série de capteurs sur l'aéronef qui, selon nous, seront utiles aux opérations de recherche et de sauvetage; l'aéronef devrait pouvoir décoller à partir de pistes non préparées et couvertes de gravier; il devrait pouvoir fonctionner en conditions de givrage; et il devrait être muni d'une rampe. À notre avis, la rampe est essentielle et extrêmement importante. Ce ne sont que des exemples. J'en ai peut-être oublié, mais vous trouverez au début du rapport la liste de toutes les exigences obligatoires qui ne faisaient pas partie de l'EBO original.

M. Peter Braid: Changeons quelque peu de sujet; pourriez-vous nous dire si d'autres options s'offrent à nous, y compris au civil, au sujet de l'acquisition des aéronefs à voilure fixe pour la recherche et le sauvetage?

M. Jerzy Komorowski: Nous avons indiqué que se limiter aux Forces canadiennes pourrait écarter certaines solutions. C'est ce qui figure au rapport.

M. Peter Braid: Quelle a été la réaction à votre rapport au sein des ministères fédéraux intéressés? Comment a-t-il été accueilli?

M. John McDougall: Comme je l'ai dit, le rapport est déjà déposé. Je dirais que nous avons eu des interactions normales avec le gouvernement, qui ont notamment permis d'obtenir divers éclaircissements. Le rapport a été accepté. Tout comme vous, nous attendons maintenant de voir ce qu'en feront les ministères intéressés.

M. Peter Braid: Merci.

[Français]

Le président: Merci beaucoup.

Monsieur Bachand, vous avez la parole.

M. Claude Bachand: Merci, monsieur le président.

Le processus d'acquisition d'aéronefs de recherche et de sauvetage à voilure fixe n'a pas encore été lancé. Selon vous, à la lumière de la

présente étude, y a-t-il urgence de lancer l'appel d'offres? Autrement dit, est-ce que l'ajout de 15, 17 ou 19 avions à voilure fixe va grandement améliorer le travail de recherche et de sauvetage au Canada?

[Traduction]

M. John McDougall: Plus tôt, nous avons abordé la question de l'urgence en disant qu'il est possible de prolonger la longévité d'un aéronef. La flotte actuelle ne va pas soudainement cesser de fonctionner. Elle peut être maintenue en place pendant un certain temps de diverses façons.

Je ne devrais probablement pas le dire, mais j'aime regarder l'émission *Ice Pilots NWT* pour voir voler, dans le nord, des DC-3 qui datent de la Deuxième Guerre mondiale et qui fonctionnent encore très bien. C'est donc possible.

Mais à vrai dire, en ce qui a trait à la vitesse et à l'urgence de la situation, nous pouvons seulement dire que nous avons réagi aussi promptement que possible, car on nous a confié le mandat en octobre, et en mars, nous avons terminé l'analyse et déposé le rapport. Je crois donc que nous avons fait notre possible pour faciliter le processus.

[Français]

M. Claude Bachand: Cependant, vous parlez dans votre étude d'une date de livraison du premier aéronef qui devrait être la plus rapprochée possible. On comprend qu'il y a urgence. Cela ne doit pas dépasser 36 mois à compter de l'attribution du contrat et le dernier appareil doit être livré 60 mois après l'attribution du contrat. C'est cela qui me fait dire qu'il est urgent d'acquérir ces avions.

• (1625)

[Traduction]

M. John McDougall: Comme je l'ai dit, tout ce qui a trait au calendrier relève vraiment des décisions politiques entourant le processus d'achat. Nous ne pouvons pas vraiment formuler de commentaires à ce sujet. Toute information relative au calendrier provient de diverses discussions. Mais nous ne pouvons vraiment pas dire grand-chose de plus là-dessus.

[Français]

M. Claude Bachand: Dans votre rapport, vous remettez en question la pertinence d'une flotte unique. Vous semblez dire qu'une flotte multiple, composée de différents types d'appareils, pourrait être d'une grande flexibilité et serait peut-être plus efficace. Pouvez-vous nous en dire davantage au sujet de la flotte unique versus la flotte multiple?

[Traduction]

M. John McDougall: Dans un monde idéal où vous auriez accès à toutes les options, est-il juste d'affirmer que vous pourriez offrir un meilleur service? Or, nous n'avons pas les ressources financières pour le faire. Nous n'avons pas grand-chose. Au bout du compte, la question se résume au rendement que nous sommes prêts à exiger et au risque que nous sommes prêts à accepter. Nous pouvons seulement vous indiquer de quelles façons vous aurez le plus d'options; je crois que c'est essentiellement ce qui se trouve dans le rapport. À la lumière de ces renseignements, il faudra prendre d'autres décisions.

M. Jerzy Komorowski: Permettez-moi d'ajouter une chose. Dans le rapport, nous recommandons de considérer une flotte mixte même si l'EBO fait allusion à une flotte unique. En effet, dans certaines situations extrêmes, lors de très rares accidents en terrain très éloigné, il faudrait avoir des avions à très haute vitesse, qui ne seraient toutefois pas nécessaires dans la majorité des situations de recherche et de sauvetage au Canada. Un aéronef moins performant suffirait donc dans la plupart des cas, mais il faudrait un petit nombre d'aéronefs bien plus rapides pour intervenir lors des rares accidents en terrain très éloigné.

[Français]

M. Claude Bachand: Donc, si je comprends vos propos, vous favoriseriez une flotte multiple?

[Traduction]

M. John McDougall: Je dirais que nous n'avons aucune préférence. Nous vous répétons qu'il faut tenir compte de différentes options. Les décisions doivent être prises en fonction des ressources financières et de la tolérance à l'égard du risque. Ce n'est vraiment pas à nous de vous conseiller à ce propos. Nous disons simplement comment mettre en oeuvre les différentes options.

[Français]

Le président: Merci, monsieur McDougall. Merci, monsieur Bachand.

Je cède maintenant la parole à M. Boughen.

[Traduction]

M. Ray Boughen (Palliser, PCC): Merci, monsieur le président. Je souhaite la bienvenue aux experts que nous recevons cet après-midi. Merci de nous faire bénéficier de vos connaissances.

Quelles sont les difficultés liées au choix de la vitesse et du rayon d'action qui conviennent au futur ASAR canadien? Quels sont les facteurs dont il faut tenir compte, et pourquoi?

Vous avez au maximum 10 secondes...

Des voix: Oh, oh!

M. John McDougall: C'est toute une question.

Pour résumer, je crois qu'il est bien important de tenir compte des normes de rendement à respecter. Comme je l'ai dit en réponse à d'autres questions, il faut d'abord fixer la norme de rendement et le seuil de tolérance à l'égard du risque, puis il sera possible de déterminer la meilleure option en fonction du budget. Je crois qu'il faut procéder ainsi.

M. Ray Boughen: D'accord. Dans quelle mesure croyez-vous raisonnable que le gouvernement du Canada fasse l'acquisition d'un ASAR dont les capacités surpassent celles de la flotte actuelle? Croyez-vous que la version actuelle de l'EBO permette d'envisager l'achat d'un tel avion?

M. John McDougall: Je le répète, c'est vraiment une question politique. Comme je l'ai dit plus tôt, le niveau de service, les exigences à venir et ainsi de suite devront être évalués et faire partie de la décision. Toutefois, la décision ne nous appartient pas.

• (1630)

M. Ray Boughen: En ce qui a trait à l'acquisition, votre rapport comporte-t-il la liste des aéronefs possibles?

M. John McDougall: Nous avons justement fait bien attention de ne pas le faire, puisque nous tentons de présenter un énoncé du besoin opérationnel, et pas des spécifications de produit, disons.

M. Ray Boughen: D'accord.

M. John McDougall: Il s'agit donc de ce que le produit doit pouvoir faire plutôt que de ce que le produit peut faire.

M. Ray Boughen: Merci.

Merci, monsieur le président.

Le président: Deux minutes.

L'hon. Laurie Hawn: Au sujet de la flotte mixte, parce qu'on en parle beaucoup, vous avez mentionné que les coûts n'étaient pas de votre ressort, mais je sais que vous avez beaucoup d'expérience dans ce domaine. Je vais donc simplement faire une observation et vous demander de la commenter.

Quand nous avons acheté le F-18, nous avons envisagé diverses flottes mixtes, et nous avons conclu qu'il nous en coûterait plus cher d'acquérir les deux aéronefs les moins dispendieux en lice que l'aéronef le plus coûteux seulement dans cet appel d'offres, à cause de tout ce qu'il aurait fallu prendre en considération avec une flotte mixte, comme les pièces de rechange, l'équipement de test, le matériel d'entretien, la formation et les publications. Si vous deviez évaluer le coût d'une flotte mixte par rapport au coût d'une flotte unique, est-ce que ce serait le genre de choses que vous devriez prendre en considération?

M. John McDougall: Je ne peux évidemment pas être en désaccord avec votre observation; cette décision a été prise, et c'est la conclusion qui a été tirée, mais je ne pense pas que nous parlions nécessairement d'un système à opérateur unique, ce qui aurait une influence sur ce genre de chose. Donc si vous voulez parler...

L'hon. Laurie Hawn: Vous parlez des civils?

M. John McDougall: Oui, de modalités mixtes. Il y a différentes façons de faire les choses, tout est là, n'est-ce pas? On peut opter pour une façon de faire qui nous mène à un point X très rapidement, ou on peut essayer d'adopter une démarche qui ouvre les options et favorise l'innovation et la créativité dans le mode d'intervention, et cela peut peut-être permettre de mieux réagir qu'autrement.

L'hon. Laurie Hawn: C'est bon. Merci.

[Français]

Le président: Merci beaucoup.

Monsieur Simms, vous avez la parole.

[Traduction]

M. Scott Simms: Je vais poser une question dans la même veine, très rapidement.

Est-ce que vous trouvez que la dynamique est différente, par contre, de Comox à Greenwood ou à Gander, par exemple, en ce sens qu'un avion convient mieux au terrain ou à la région pour cette raison? Je ne suis pas pilote, mais je suis quand même certain qu'il y a des dynamiques différentes sur la côte Est et la côte Ouest. Est-ce ce que vous avez découvert dans votre étude?

M. John McDougall: En fait, je vous dirais que cela n'a pas besoin d'être découvert. C'est probablement vrai, mais...

M. Scott Simms: Oh! Eh bien, je l'ai découvert.

Des voix: Oh, oh!

M. Jerzy Komorowski: Je pense que nous avons indiqué dans notre rapport qu'il faudrait peut-être définir ce qu'on appelle « l'énoncé sur l'utilisation envisagée », qui est un document générique auquel pourrait renvoyer l'énoncé du besoin opérationnel et qui présente différentes missions, différents scénarios et différents profils auxquels l'aéronef doit convenir. C'est une façon de faire.

M. Scott Simms: Oui, par exemple les activités au large de Terre-Neuve ne sont pas...

M. Jerzy Komorowski: Je donnerais peut-être l'exemple d'une opération en terrain montagneux...

M. Scott Simms: D'accord.

M. Jerzy Komorowski: ... où l'avion devrait pouvoir tourner abruptement et suivre le terrain. C'est une caractéristique très particulière...

M. Scott Simms: Cela nous mène inévitablement à votre argument en faveur d'une flotte mixte, n'est-ce pas?

M. Jerzy Komorowski: Pas nécessairement.

M. Scott Simms: D'accord.

Dans l'étude elle-même, vous écrivez avoir discuté avec différentes personnes, des techniciens SAR, des ingénieurs de vol, des pilotes.

M. Jerzy Komorowski: En effet.

M. Scott Simms: Sans nommer d'avion particulier, que voulaient-ils? Par exemple, que voulaient les techniciens SAR ou l'ingénieur de vol pour ce qui est de la capacité de charge de l'aéronef?

Je trouve votre étude très utile, soit dit en passant. J'en ai appris beaucoup au sujet des facteurs qui touchent les techniciens SAR, par exemple sur les casques, les coupoles d'observation et le reste, mais que veulent-ils? Qu'est-ce qu'ils choisiraient si on leur demandait quel est le meilleur avion pour répondre à leurs besoins?

M. Jerzy Komorowski: Votre question dépasse légèrement la portée de notre rapport.

• (1635)

M. Scott Simms: Non, je veux savoir...

M. Jerzy Komorowski: Les entretiens que nous avons réalisés visaient à nous aider à comprendre l'environnement dans lequel ces personnes doivent travailler. Ensuite, nous avons réussi à plus ou moins synthétiser la plupart des aspects ergonomiques les plus importants de leur travail, l'ergonomie d'une interface homme-machine, en fait, d'un point de vue humain.

Ce que nous avons conclu, et c'est très bien montré dans le rapport, c'est qu'il est très important de tenir compte de tous ces aspects et de créer un environnement dans lequel les personnes peuvent travailler en toute sécurité, sans mettre leur santé en péril.

M. Scott Simms: Je voulais seulement avoir un peu plus de détails sur des caractéristiques précises, comme la vitesse, la taille, la grosseur des compartiments...

M. Jerzy Komorowski: Cela n'est pas ressorti, du moins à ma connaissance, et il n'y a rien à ce propos dans le rapport.

M. Scott Simms: D'accord.

Combien de temps me reste-t-il, monsieur le président?

Le président: Il vous reste une minute.

M. Scott Simms: Est-ce que vous avez l'impression d'avoir réussi à recueillir toute l'information pertinente pour cette étude?

M. Jerzy Komorowski: Oui.

M. Scott Simms: Auriez-vous pu avoir plus d'information?

M. Jerzy Komorowski: Nous avons essayé de terminer ce rapport très rapidement. Compte tenu de notre mandat, toutes les informations et les documents demandés ont été obtenus. À ma connaissance, il n'y a aucun document qui a été refusé à mon équipe.

M. Scott Simms: Croyez-vous que votre mandat aurait pu être plus large dans ce cas précis? Auriez-vous pu en faire plus si votre mandat avait été plus large?

M. Jerzy Komorowski: Je pense que la tâche qui nous a été confiée était bien ciblée, compte tenu de notre expertise.

M. Scott Simms: C'est bien. Merci.

[Français]

Le président: Je vais maintenant donner la parole à M. Payne.

[Traduction]

Vous avez cinq minutes.

M. LaVar Payne (Medicine Hat, PCC): Merci, monsieur le président.

J'aimerais souhaiter la bienvenue à nos témoins d'aujourd'hui. C'est intéressant d'entendre votre point de vue d'expert.

J'aimerais demander aux témoins dans quelle mesure le gouvernement du Canada peut se fier à l'analyse et aux pratiques exemplaires des autres pays pour ce qui est des capacités des avions de recherche et de sauvetage.

Je vais vous poser plusieurs questions, mais peut-être voulez-vous répondre à celle-là pour commencer.

M. John McDougall: Quand on essaie de sélectionner un aéronef ou d'autres appareils de nos jours, je pense qu'on a toujours tendance à regarder ce qui se fait dans le monde. On essaie toujours de trouver le moyen le plus rentable de s'acquitter de sa mission en fonction de ses propres exigences. Je pense que tout le monde regarde ce qui se fait ailleurs pour cela.

M. LaVar Payne: D'accord.

Je pense qu'il y a eu quelques questions sur Terre-Neuve par comparaison avec la Colombie-Britannique. Si vous devez parcourir les fjords de Terre-Neuve ou les couloirs de montagnes de la Colombie-Britannique, comment cela se dépeint-il sur vos décisions?

M. John McDougall: Encore une fois, on tient toujours compte du type de missions à accomplir — dans cette étude, nous avons analysé différentes missions possibles — et cela donne les exigences de rendement auxquelles l'aéronef devra répondre pour accomplir la mission. En bout de ligne, quand les détails des missions sont établis, on a un énoncé du besoin.

On l'a dit, il faut déterminer si un avion unique peut accomplir toutes les missions. Tout dépend de l'aéronef, de l'argent dont nous disposons et d'autres choses.

M. LaVar Payne: Est-ce qu'il y a d'autres pays dont les conditions topographiques et météorologiques se comparent à celles du Canada et dont les analyses et pratiques exemplaires pourraient se comparer à celles de nos propres avions de recherche et de sauvetage?

• (1640)

M. John McDougall: Je vais faire une brève observation, puis céder la parole à mon ami. Je dirai seulement que nous savons que le Canada est un pays très vaste, où les environnements varient énormément, ce qui joue évidemment.

Allez-y, Jerzy.

M. Jerzy Komorowski: En gros, non. Cela ne faisait pas partie de notre mandat. Nous avons simplement analysé l'énoncé du besoin tel qu'il nous a été présenté.

M. LaVar Payne: Est-ce qu'il me reste du temps?

Le président: Deux minutes.

M. LaVar Payne: Très bien.

Dans votre rapport, vous avez recommandé que d'autres exigences obligatoires soient ajoutées à l'énoncé du besoin opérationnel. Quelles sont-elles et pourquoi les ajouter?

M. Jerzy Komorowski: En gros, nous avons recommandé l'ajout de capteurs électro-optiques et infrarouges verticaux intégrés et de système d'imagerie en vision nocturne, pour que ces deux systèmes soient intégrés dès le début. Quand on le fait plus tard, la certification peut être complexe et augmenter les coûts.

Nous avons aussi recommandé l'acquisition de la capacité de tirer parti de pistes courtes couvertes de gravier et de terrains d'aviation rudimentaires; de voler en condition de givrage, de procéder au dégivrage du sol et d'obtenir des autorisations de déglacage/antigivrage au sol. Nous avons recommandé une durée prévue de 30 ans pour l'avion de recherche et de sauvetage selon un contingent annuel d'heures de vol; une conception ergonomique des sièges et des espaces de travail aux hublots de repérage; enfin, la conformité aux règles d'exploitation civiles pertinentes, comme l'accès à l'espace aérien exigeant la navigation fondée sur les performances et le minimum de séparation verticale réduit, ainsi que l'installation du système de surveillance du trafic et d'évitement des collisions et du système d'avertissement et d'alarme d'impact. Nous ajoutons également l'acquisition d'une rampe.

M. LaVar Payne: C'est toute une liste. Dans le cadre de votre étude, avez-vous déterminé quel serait le coût de ces suggestions?

M. Jerzy Komorowski: Si nous parlons d'exigences obligatoires, c'est que selon nous, dans le contexte canadien, il n'est pas réaliste d'acquérir un avion de recherche et de sauvetage sans ces capacités.

M. LaVar Payne: Très bien. Merci.

Le président: Merci, monsieur Payne.

Je vais donner la parole à M. Lobb. Vous avez cinq minutes.

M. Ben Lobb (Huron—Bruce, PCC): Merci, monsieur le président. C'est la première fois que je siége au Comité de la défense.

Pour faire un peu de publicité au CNRC, dans mon ancienne carrière professionnelle, dans le secteur privé, nous avons un partenariat avec le CNRC et l'Université de Moncton. Ce partenariat a été très fructueux et a permis d'excellentes avancées technologiques logicielles.

En 2009, Travaux publics a confié le mandat à la CNRC d'effectuer un examen indépendant de l'EBO. Il a donc produit ce rapport et les 15 recommandations qui s'y trouvent. Nous avons parlé

des coûts qui ont ou n'ont pas été évalués et de la question de savoir si c'était une question de taille, de forme et de fonctionnalité plus qu'autre chose.

Pour que les contribuables à la maison comprennent bien, le but de cette analyse n'était pas d'examiner les coûts. Est-ce que je me trompe?

M. John McDougall: Notre tâche ne consistait pas à évaluer la rentabilité. Nous devons évaluer la justesse de l'EBO pour accomplir la mission voulue.

M. Ben Lobb: Très bien.

Ma question porte donc sur la recommandation numéro 4, la proposition d'acquérir plus d'un type d'avion. Vous dites que ce pourrait constituer « une solution de rechange économique qui atténuerait certains des coûts associés à l'établissement... »

Vous venez de dire que votre étude n'avait rien à voir avec les coûts, mais à la recommandation 4, vous en parlez. Le lecteur peut se poser des questions.

Comment justifiez-vous cela?

M. John McDougall: Encore une fois, le but est de favoriser des interventions créatives. Cela vient essentiellement du fait que même aujourd'hui, la solution est d'utiliser différents types d'avions.

M. Jerzy Komorowski: Est-ce que je peux vous lire la conclusion du rapport? Au sujet de l'hypothèse de l'avion unique, vous écrivez ceci:

Malgré les données préliminaires de coût, l'hypothèse de l'avion unique devrait être retirée pour permettre au secteur privé de présenter des propositions à parc unique ou à parcs multiples. Ces propositions seraient alors évaluées selon leur bien-fondé, coûts inclus.

C'est concrètement ce que nous avons écrit dans le rapport.

• (1645)

M. Ben Lobb: Votre conclusion à ce propos — ce ne sont pas mes mots, mais les vôtres — c'est de n'exclure personne au départ. Laissons tout le monde suivre le processus d'acquisition et voyons où cela nous mène.

M. Jerzy Komorowski: Voyons où cela nous mène. Exactement.

Nous croyons que les entrepreneurs peuvent évaluer les coûts de leurs offres. Demandons-leur de les dévoiler. Les contribuables canadiens auront le choix.

M. Ben Lobb: Par contre, on peut faire valoir que du point de vue des coûts, au-delà de l'acquisition, quand on en arrive à l'opération et à l'entretien, il y a des avantages et des économies d'échelle à réaliser si on n'utilise qu'un appareil que tout le monde comprend et sait utiliser d'un bout à l'autre du pays. Les outils, l'équipement, les pièces, la formation théorique et pratique, tout de A à Z est pareil partout.

Cela revient à l'argument avancé par M. Hawn dans son premier ou son deuxième commentaire, c'est-à-dire qu'il y a des économies exceptionnelles à réaliser quand on n'utilise qu'un seul appareil. Je ne vois rien de tel dans le rapport. Est-ce que c'est écrit quelque part? Ce n'est mentionné nulle part.

M. John McDougall: Cela ressortirait du processus d'acquisition lui-même. On peut opter pour divers scénarios, mais on peut effectivement s'en tenir à un seul avion, c'est certain. S'il n'y a qu'un seul fournisseur, la dynamique est particulière. S'il y a différentes sources d'approvisionnement, la dynamique est autre. Tout doit être pris en compte.

M. Ben Lobb: Je pense que le contribuable moyen doit être en mesure de comprendre qu'il y a deux choses à prendre en considération pour ce qui est du prix: l'achat, puis l'entretien. Je pense que nous l'avons bien montré.

Merci.

[Français]

Le président: Merci.

Monsieur Bachand, vous avez maintenant la parole.

M. Claude Bachand: Merci, monsieur le président.

Comment catégorisez-vous la relation que vous avez eue avec les différents ministères? J'imagine que vous avez dû, à un moment donné, avoir recours à des demandes auprès de différents ministères comme celui des Travaux publics et des Services gouvernementaux Canada, celui de la Défense nationale et ainsi de suite. Diriez-vous qu'elle était cordiale? Ont-ils coopéré entièrement avec vous?

[Traduction]

M. John McDougall: Je pense que mon collègue a très bien exprimé que pour ce projet, la coopération a été excellente. Les fonctionnaires ont répondu à nos demandes promptement, et l'information nous a été fournie librement. Personnellement, je n'ai entendu que de bons mots sur ce projet.

[Français]

M. Claude Bachand: J'aimerais faire suite à ce que M. Payne a soulevé sur la comparaison internationale et également sur ce que M. Harris mentionnait tout à l'heure à propos des temps de réaction différents et des équipements de différentes nations. Avez-vous effectué une sorte d'opération ou de comparaison internationale sur les types d'équipements et leur temps de réaction? Vous en êtes-vous servi pour inclure des recommandations dans le rapport?

[Traduction]

M. Jerzy Komorowski: Non, n'avons pas examiné cette question. Je rappelle toutefois qu'elle ne faisait pas partie de notre mandat. Nous avons vraiment mis l'accent sur l'EBO, tel qu'il nous a été présenté.

Nous n'avons pas cherché de solutions non plus, c'est-à-dire les aéronefs possibles. Encore une fois, ce n'était pas du tout ce sur quoi nous voulions concentrer nos recommandations, qui visaient plutôt l'énoncé du besoin. Nous avons surtout souligné la nécessité d'adopter une politique afin de soutenir le niveau de service, parce que nous pouvons utiliser le niveau actuel, ce doit être le point de départ. Une fois que l'énoncé est clair, d'autres considérations entrent en jeu.

[Français]

M. Claude Bachand: Je regarde votre étude et je vois qu'il y a beaucoup de détails techniques, entre autres concernant la soute, soit la longueur, la largeur, les transrouleurs, le nombre de brancards qui peuvent y être inclus, les hublots de repérage ainsi que la charge à soulever. Souvent, une des astuces au ministère de la Défense nationale, c'est d'établir les spécificités en fonction de l'avion qu'il veut. J'espère que vous vous êtes tenu loin de ça. Vous avez dû procéder seulement sur une base de mérites, c'est-à-dire en disant ce que vous pensez. Selon la description que vous en faite, pensez-vous qu'il y a actuellement des compagnies qui sont plus près de vos recommandations que d'autres ou vous êtes-vous tenu loin de ces questions?

• (1650)

[Traduction]

M. Jerzy Komorowski: Je pense qu'il y a passablement d'exigences concernant la soute, mais que presque toutes portent sur l'ergonomie, sur les besoins des techniciens SAR. Il y en a qui concernent la charge SAR et le besoin d'interopérabilité...

M. Claude Bachand: Avec l'OTAN?

M. Jerzy Komorowski: Oui, et nous sommes d'accord avec cela, sauf qu'il n'est pas nécessaire d'exiger la capacité de transport de la palette de l'OTAN. Il n'y a pas de norme qui s'applique à la charge SAR, mais nous serions pour cette idée. Cela dit, quelle que soit la charge, elle doit être compatible avec la palette standard de l'OTAN. La palette de l'OTAN a été conçue pour le transport aérien tactique et non pour la recherche et le sauvetage.

M. Claude Bachand: Oui.

M. Jerzy Komorowski: Nous recommandons de lever cette exigence, sous réserve que la charge SAR soit compatible avec la palette.

[Français]

M. Claude Bachand: Avez-vous tenu compte de l'Arctique dans vos recommandations? L'Arctique est une région de plus en plus importante et certaines missions devront y être conduites.

En avez-vous tenu compte dans vos spécifications et vos recommandations?

[Traduction]

M. Jerzy Komorowski: Je m'excuse, pouvez-vous répéter la question?

[Français]

M. Claude Bachand: Je parlais de l'Arctique. Le *Great North*.

[Traduction]

L'Arctique, en avez-vous tenu compte?

M. Jerzy Komorowski: Oui, bien sûr, nous devons en tenir compte parce que les incidents les plus extrêmes pourraient nous amener à secourir une personne au pôle Nord. C'est l'extrême. C'est très peu probable, mais c'est une possibilité qui présente beaucoup d'exigences, si l'on veut, si l'on tient compte de toutes les contraintes. C'est pourquoi nous mentionnons qu'à la lumière des contraintes de l'EBO, nous devrions limiter la recherche à une heure seulement, ce qui n'est probablement pas suffisant. C'est ce qui nous pousse à dire qu'il serait peut-être trop contraignant d'avoir un seul type d'avion.

[Français]

Le président: Merci.

Je vais maintenant donner la parole à M. Harris, qui sera le dernier député à intervenir.

[Traduction]

M. Jack Harris: À la page 15 de votre rapport, vous mentionnez deux autres rapports: « Analysis of Fleet Requirements for FWSAR » et « 30-minute Continuous Readiness Posture Analysis ». Je vais vous lire un passage de l'« Examen de l'Énoncé du besoin opérationnel pour l'avion de recherche et de sauvetage »:

Cependant, les données utilisées pour déterminer tant la baisse horaire de la surviabilité que le nombre de gens qui auraient peut-être survécu étaient très filtrées et les conclusions ont été tirées de « déclarations de témoins et de preuves empiriques », sans que soient présentées les données brutes, car « il n'y avait pas assez de données dans le texte des rapports de mission pour permettre une évaluation correcte de chaque cas au sens des conséquences de la réaction » [TRADUCTION LIBRE]. Également, 119 des 1 054 dossiers ont servi à tirer des conclusions sur la surviabilité et les chances de survie. Cette étude ne devrait pas servir de pierre angulaire à l'évaluation de la surviabilité ou de l'impact sur la surviabilité du maintien d'une posture de veille de 24 heures par jour à 30 minutes d'avis.

J'en déduis que vous dites au gouvernement que la méthodologie était erronée, que les données étaient inadéquates et que le gouvernement ne devrait pas tirer des conclusions fondées sur cette source. Est-ce juste?

• (1655)

M. Jerzy Komorowski: Nous soulignons les limites des données disponibles et de la façon dont elles ont été recueillies.

M. Jack Harris: Vous concluez qu'il devrait y avoir une autre évaluation du coût d'une période accrue de veille à 30 minutes de délai par opposition aux coûts d'acquisition d'autres avions.

M. Jerzy Komorowski: Nous avons également indiqué qu'il s'agissait d'un outil précieux pour l'évaluation des coûts associés à la posture de disponibilité accrue, au sens des équipages nécessaires ou de l'entretien et des activités aériennes.

M. Jack Harris: Il y a là-dedans d'autres renseignements susceptibles d'être utiles?

M. Jerzy Komorowski: Ces données ne permettent pas de tout savoir, mais elles présentent une certaine utilité.

M. Jack Harris: J'ai été surpris de cette affirmation que vous faites à la page 1 du sommaire de votre rapport:

Selon l'objectif déclaré de l'EBO, le nouvel ASAR doit assurer aux Canadiens un niveau de service égal à celui dont ils jouissent en ce moment, mais la politique du gouvernement du Canada ne définit pas, actuellement, ce niveau.

La recommandation que vous formulez ensuite est celle-ci:

Il serait utile que l'EBO décrive la capacité en ASAR que vise le gouvernement du Canada sous l'angle du service SAR fourni aux Canadiens et qu'il comporte une liste des exigences obligatoires reflétant la nature du service à fournir et la prestation opportune de ce service.

C'est une décision stratégique que devrait prendre le gouvernement. Vous dites que vous n'avez pu trouver aucun niveau de service dont vous auriez pu mesurer la capacité.

Affirmez-vous que le gouvernement devrait préciser quel niveau de service les Canadiens peuvent s'attendre à obtenir d'une opération de recherche et de sauvetage?

M. John McDougall: La recommandation indique qu'en l'absence d'une politique officielle, il est très difficile de prendre ce genre de décisions. Il y a des méthodes de travail, mais pas de politique officielle.

M. Jack Harris: J'ai tenté moi-même de trouver une politique, sans y parvenir. Mais je me suis dit qu'avec toutes vos compétences, vous en aviez peut-être trouvé une.

Puis-je poser une autre question? J'ignore combien de temps il me reste.

Le président: Vous avez une minute.

M. Jack Harris: Vous avez étudié les zones de responsabilité des diverses régions de recherche et de sauvetage. Sur la côte Est, la région de recherche et de sauvetage d'Halifax va jusqu'au milieu de l'Atlantique. Tous vos appareils à voile fixe se trouvent dans un coin de cette région, à Greenwood, et pas ailleurs. Quel est l'effet de

cette situation sur le service fourni? Pouvez-vous la justifier? Devrait-il y avoir des ressources additionnelles?

M. Jerzy Komorowski: La justification est le coût, parmi d'autres considérations. Dans notre rapport, nous avons indiqué que Greenwood présenterait une certaine difficulté pour les aéronefs plus lents à rayon d'action réduit tels que le CC-130. À l'extrémité du territoire de la région Est, il serait nécessaire d'atterrir à Gander ou à St. John's pour un ravitaillement en carburant, ce qui prendrait environ une heure. Donc, cela aurait un effet. Dans un cas extrême, l'aéronef serait obligé de poursuivre sa course jusqu'en Irlande, car il serait incapable de revenir. Cela suppose donc des conséquences importantes.

En tenant compte du nombre d'incidents de recherche et de sauvetage, nos experts techniques ont conclu qu'une base installée à Greenwood aurait permis de réduire le temps nécessaire pour atteindre une grande partie des incidents de recherche et de sauvetage.

• (1700)

M. Jack Harris: Merci.

[Français]

Le président: Merci beaucoup, monsieur Harris.

Merci beaucoup, monsieur Komorowski et monsieur McDougall *for being with us this afternoon.*

Je tiens à vous remercier, au nom des membres, pour votre participation.

Je pense que notre séance va se terminer bientôt.

Monsieur Bachand, vous vouliez soulever un point.

M. Claude Bachand: Oui, monsieur le président.

Le président: Nous allons ajourner pour deux minutes.

• (1700)

(Pause)

• (1705)

Le président: Nous allons poursuivre pendant quelques minutes notre séance n° 48 du Comité permanent de la défense nationale.

Je cède la parole à M. Bachand qui veut discuter de la réunion de mercredi prochain.

M. Claude Bachand: Oui, c'est bien cela, monsieur le président.

Mes collègues sont censés avoir reçu à leurs bureaux une lettre de l'ombudsman du ministère de la Défense nationale et des Forces canadiennes qui demande à comparaître. Dans un rapport intitulé *Le processus de règlement des griefs des Forces canadiennes : Redresser la situation pour ceux et celles qui servent*, il souligne certaines anomalies dans le processus des griefs. Étant donné qu'on n'a qu'un seul témoin mercredi au cours de la première heure, j'ai pensé qu'on pourrait inviter l'ombudsman lors de la deuxième heure afin qu'il puisse nous faire une présentation à ce sujet. Je soumetts respectueusement cette suggestion à mes collègues.

Le président: Juste pour informer le comité...

M. Claude Bachand: Il est disponible, on lui a parlé.

Le président: Merci, vous êtes efficace.

Juste pour informer nos collègues, le témoin qui a confirmé sa comparution devant nous mercredi prochain est M. Spratt, de la Criminal Lawyers' Association of Ontario. C'est donc confirmé pour mercredi.

Je cède la parole à M. LeBlanc.

Hon. Dominic LeBlanc (Beauséjour, Lib.): Je vous remercie, monsieur le président.

Souvenez-vous de ce nom, au cas où vous seriez arrêté par la police. Ce nom pourrait vous être utile. Gardez-le dans votre BlackBerry.

Le président: Je suis un conservateur, je respecte la loi.

L'hon. Dominic LeBlanc: Surtout les compétences et les pouvoirs...

Le président: ...des provinces.

M. Claude Bachand: C'est en Ontario où il faut qu'il se rappelle de ce nom, parce que dans les provinces atlantiques, c'est de votre nom dont il doit se rappeler.

L'hon. Dominic LeBlanc: En effet, mais il y a d'autres façons de régler de tels problèmes. Ça ne prend pas nécessairement des avocats.

Monsieur le président, M. Bachand m'en a parlé et, de notre côté, nous serions d'accord si l'objectif est de faire l'étude le plus rapidement possible ou plutôt de faire l'étude sans retarder l'affaire. Je n'aurai pas d'objection à ce qu'on invite l'ombudsman pour une heure si cela nous évite de tenir une autre réunion par la suite. En effet, si nous voulons entendre les témoins qui ont quelque chose à dire et le faire de façon appropriée, ne traînons pas avec le projet de loi. Si nous pouvions ajouter une heure mercredi, nous serions heureux de le faire.

Le président: Je voudrais seulement rappeler aux membres que le comité a décidé d'accorder trois journées pour entendre les témoins. Mercredi sera donc une journée supplémentaire consacrée à cela.

[Traduction]

L'hon. Laurie Hawn: Pour commencer, nous n'avons pas reçu cette information. Je ne sais pas si vous l'avez eue. Vous ne l'avez pas eue non plus?

L'hon. Dominic LeBlanc: Non.

L'hon. Laurie Hawn: D'accord. Bien sûr, c'est une question dont nous avons discuté, mais d'après ce que je sais, on accorde au Chef d'état-major de la Défense le pouvoir financier voulu; cela fait partie du processus actuel.

Mais j'ai une question. Quand Michel Drapeau viendra-t-il?

Le greffier du comité (M. Jean-François Lafleur): Le 28.

L'hon. Laurie Hawn: D'accord.

Ce dont nous parlons, c'est de modifier la Loi fédérale sur la responsabilité, pas la Loi sur la défense nationale, pour ce qui est d'accorder au CEMD le pouvoir de — pas la Loi sur la responsabilité; ce n'est pas le bon nom. La Loi sur la responsabilité financière.

L'hon. Dominic LeBlanc: Il y a toujours John Baird.

L'hon. Laurie Hawn: La Loi sur la gestion des finances publiques. Merci.

Donc, il ne discutera pas de la Loi sur la défense nationale, mais de la Loi sur la gestion des finances publiques. Choisissez la loi financière que vous voulez.

Le principe est bon. C'est pertinent, mais cela ne concerne pas le projet de loi C-41 ni la Loi sur la défense nationale. Cela concerne une autre loi.

M. Jack Harris: Proposez-vous que le gouvernement envisage de faire une recommandation à l'égard de la Loi sur la gestion des finances publiques?

L'hon. Laurie Hawn: Nous pouvons le faire, mais cela ne relève pas du projet de loi C-41. C'est un élément distinct... Je ne dis pas que ce n'est pas une question légitime; je dis simplement qu'elle ne concerne pas le projet de loi C-41.

M. Jack Harris: Autrement dit, il ne s'agit pas d'un amendement au projet de loi C-41.

L'hon. Laurie Hawn: Non, cela ne concerne pas le projet de loi C-41. Donc, si nous devons faire quelque chose de distinct à cet égard, je n'ai pas d'objection, mais je ne crois pas que cela concerne le projet de loi C-41.

• (1710)

[Français]

Le président: Monsieur Bachand, vous avez la parole.

M. Claude Bachand: Je ne comprends pas. En ce qui a trait à la présence de l'ombudsman qui nous envoie sa lettre et qui nous dit qu'il veut venir témoigner relativement au projet de loi C-41 concernant le processus des griefs, on veut me dire que ce n'est pas dans son mandat ou que ce n'est pas dans notre mandat. Ce n'est pas ce qu'il dit dans sa lettre. Il dit qu'il veut venir partager son expertise sur la base d'un rapport qu'il a déjà fait sur le projet de loi C-41. Je ne vois pas pourquoi on ne pourrait pas l'inviter à comparaître. Je ne comprends pas.

[Traduction]

L'hon. Laurie Hawn: Laissez-moi simplement lire ce que... car je viens d'avoir l'occasion d'y jeter un coup d'oeil.

Le CEMD parle du processus de règlement des griefs en ce qui a trait au pouvoir d'accorder une compensation financière pour résoudre pleinement les injustices, ce qui est une déclaration assez légitime. Mais cela tombe sous le régime de la Loi sur la gestion des finances publiques, et pas de la Loi sur la défense nationale. Le projet de loi C-41 vise la Loi sur la défense nationale, pas la loi sur les finances.

[Français]

M. Claude Bachand: Je serai obligé de la lire en français, si vous me le permettez.

Il dit ceci: « Je crois comprendre que le Comité permanent de la défense nationale étudie actuellement le projet de loi C-41, la Loi modifiant la Loi sur la défense nationale et d'autres lois en conséquence.

J'estime qu'un aspect du processus de règlement des griefs des Forces canadiennes devrait faire partie de l'avant-projet de loi, car il permettrait de réparer une injustice importante qui existe actuellement à l'égard des membres des Forces canadiennes. »

Je trouve qu'il se réfère au projet de loi C-41 et que sa présence comme témoin est parfaitement admissible.

Le président: Le titre du projet de loi C-41 se lit comme suit.

[Traduction]

Loi modifiant la Loi sur la défense nationale et d'autres lois en conséquence. M. Hawn a raison, car cela aura un effet sur d'autres lois. Mais c'est aussi une perspective globale, alors la discussion est...

L'hon. Laurie Hawn: Nous ne nous opposons pas de façon virulente à sa venue. Je fais simplement remarquer qu'on peut penser, en lisant « et d'autres lois en conséquence », que l'une de ces lois est la Loi sur la gestion des finances publiques, je pense. Donc, nous ne nous y opposons pas farouchement. Je veux simplement m'assurer qu'il soit clair que ce n'est pas une question qui concerne exclusivement le projet de loi C-41. C'est une autre question.

Le président: Monsieur Harris.

M. Jack Harris: Moi non plus, je n'ai pas vu cette lettre. A-t-elle été envoyée au comité?

Le greffier: Monsieur Harris, on me l'a transmise par télécopieur ce matin, à 10 h 30. J'ai parlé à Mme Laliberté, qui est, je crois, une porte-parole de l'ombudsman, et elle m'a dit qu'elle veillerait à ce que les membres reçoivent cette lettre avant la séance. Je me disais qu'elle le ferait sans doute avant midi. Elle m'a dit qu'elle l'enverrait avant l'après-midi.

M. Jack Harris: Je n'en fais pas tout un plat. Donc, elle a été distribuée. Parfait.

Je pense que si nous nous réunissons mercredi, et que nous avons le temps... Je sais que nous avons tenté de recevoir tous les témoins qui pouvaient figurer sur la liste, mais, évidemment, le plus tôt sera le mieux. Mais si nous disposons d'une heure mercredi, je ne vois pas pourquoi nous n'entendrions pas l'ombudsman. S'il a quelque chose à dire au sujet du processus de règlement des griefs — c'est l'une des questions traitées dans le projet de loi.

La question de savoir si nous ferons une recommandation ou une modification corrélative à la loi est une toute autre considération. Si cela ne s'inscrit pas dans cette mesure législative, nous voudrions peut-être présenter ce qu'on pourrait appeler une recommandation distincte ou un rapport distinct. Donc, dans l'ensemble, cela est lié au sujet.

Je ne vois pas pourquoi nous perdrons cette période d'une heure; voilà ce que j'essaie de dire.

[Français]

Le président: Merci.

M. Claude Bachand: A-t-on besoin d'une motion?

Le président: A-t-on un consensus des membres?

[Traduction]

Des voix: D'accord.

Le président: Il y a consensus. Très bien. C'est ce que le greffier fera.

À mercredi après-midi, tout le monde.

[Français]

Merci. Cela termine notre 48^e séance.

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>