

*Les crédits*

Si une décision est prise dans les plus brefs délais, le nouveau traversier pourrait être livré juste à temps, soit au moment où le *Lucy Maud Montgomery* devrait être remplacé. Il faudra, en effet, de 9 à 10 mois avant de pouvoir dresser les plans définitifs. Il faudra ensuite compter 12 mois pour sa construction, puis un mois d'essai en mer. Le gouvernement libéral s'est suffisamment entraîné les pieds dans ce dossier, il a le devoir d'agir dès maintenant.

Parlons maintenant du navire d'approvisionnement et de transport stratégique polyvalent, le «smart ship». Les Forces armées canadiennes et le ministère de l'Environnement ont besoin de ce genre de navire pour les missions de maintien de la paix, d'aide humanitaire et en cas de déversements maritimes majeurs. Ce projet est de loin le plus important pour assurer l'avenir de MIL Davie, en permettant de développer une nouvelle culture organisationnelle et de nouveaux modes de production.

Ce navire, je le souligne, est un concept élaboré par le chantier MIL Davie, à Lévis. Les plans, la modélisation et le développement du prototype sont sous la maîtrise d'oeuvre d'une firme associée à MIL Davie, MIL Engineering System.

La construction de ce type de navire s'inscrit très bien dans la foulée de la révision de la politique de défense du Canada, révision rendue nécessaire par la fin de la guerre froide et l'augmentation des opérations d'intervention de paix ou humanitaires lors de conflits régionaux à l'échelle du monde.

Le nouvel environnement international, issu de la fin de la guerre froide, risque d'ailleurs de favoriser ce type de conflits, dans lesquels les Forces armées canadiennes ont développé une expertise enviable dans le domaine du maintien de la paix. D'ailleurs, le Conseil Canada 21 est venu donner, le 16 mars dernier, un coup de pouce au projet du «smart ship». Ce conseil privé est chargé de réviser la politique canadienne de défense dans le nouveau contexte des relations internationales. Il est composé d'anciens hommes politiques d'allégeances différentes, mais on retrouve quelques noms connus comme M. Donald MacDonald et Gérard Pelletier, tous deux ministres sous l'ancien gouvernement libéral, de militaires comme l'ex-amiral Robert H. Falls, de gens d'affaires et d'économistes reconnus.

Ce comité, Conseil Canada 21, recommande, entre autres, au gouvernement canadien que le projet d'acquisition de trois sous-marins soit annulé et remplacé par l'achat de trois navires de ravitaillement polyvalents pour soutenir les opérations de maintien de la paix. Ces trois navires de type «smart ship», proposés par le Conseil, serviront à remplacer les ravitailleurs d'escadres AOR, comme le *Protecteur*, qui arrivent à la fin de leur durée de vie. Ces navires ne sont pas polyvalents, ils ne peuvent transporter des véhicules ou mettre à l'eau un grand nombre de petits bateaux ou de véhicules amphibies. Ils ne servent, en fait, qu'à ravitailler en mer les navires de la flotte.

En plus de cela, le «smart ship», lui, peut accomplir une vaste gamme de missions logistiques. Il peut servir de porte-aéronefs pouvant embarquer jusqu'à 24 hélicoptères de transport et 600 hommes de troupe lors d'opérations aéromobiles. Une telle capacité peut s'avérer déterminante dans les cas où, par exemple, il

faudrait évacuer d'urgence les ressortissants canadiens ou de pays alliés en cas de crise, comme au Rwanda.

● (1535)

Pour transporter le matériel des troupes canadiennes à l'étranger, il faut actuellement louer des navires privés, surtout des navires étrangers. Il faut ensuite compter plusieurs semaines avant que nos soldats reçoivent leurs matériels lourds et leurs véhicules de combat. Un seul «smart ship» peut transporter tout un groupe-bataillon avec ses équipements, véhicules blindés, chars d'assaut et artillerie. Ce navire nous aurait été bien utile lors de notre intervention dans l'ex-Yougoslavie.

En cas de désastre naturel, le «smart ship» peut être rapidement adapté pour transporter un éventail de véhicules comme des camions, des ambulances, des matériaux et de l'équipement de construction, des réservoirs d'eau, de carburant et des poseurs de ponts.

Près de 200 conteneurs peuvent être disposés sur le pont principal avec de la nourriture, des vêtements, des tentes et autres fournitures. Ses services auraient été appréciés, notamment en Somalie ou en Floride, lors de l'ouragan *Andrews*.

Ce navire peut, en outre, transporter des dispersants chimiques, des éléments de confinement et d'absorption des matières déversées. Il peut enfin accommoder une équipe de nettoyage de 600 personnes et servir de navire de commandement, de contrôle et de communication.

Un dirigeant de la MIL Davie m'a confié dernièrement que le ministère de la Défense aurait, ce printemps, suffisamment d'information pour communiquer sa décision dès maintenant aux autorités politiques. Une décision favorable permettrait à MIL Engineering System d'entreprendre la modélisation du navire, au coût de 6,5 millions de dollars seulement.

Le temps presse dans ce dossier. Il y a fort à parier que le concept du «smart ship» est connu maintenant de la plupart des concurrents de MIL Davie. Les rumeurs vont bon train voulant que d'autres chantiers aient repris l'idée et aient l'intention de mettre ce projet sur les planches à dessin de leurs propres ingénieurs.

En tardant trop, on se fera voler l'idée, probablement par des compétiteurs étrangers qui possèdent déjà la technologie nécessaire à l'application du concept développé par MIL Davie

Ce projet de «smart ship» est le plus important contrat transitoire dont la MIL Davie a besoin pour assurer sa reconversion. C'est en construisant le «smart ship» que MIL Davie compte développer un nouveau mode de production et une organisation du travail complètement nouvelle parmi les chantiers navals canadiens.

Le défi est de taille. Pour fabriquer un navire nécessitant 800 000 heures de travail, l'entreprise entend abaisser ce temps à 390 000 heures. Les Danois ont réussi l'exploit et, avec un accord stratégique qu'on pourrait conclure, MIL Davie pourrait compter sur l'aide d'un chantier de ce pays, qui se classe déjà actuellement au troisième rang dans le monde.