

[Text]

have the remotely operated vehicles to go ahead of them. I read here that they acquired one at a cost of \$955,000, or nearly \$1 million; but you said in your report that it was too difficult to use for training, it was too difficult for the reservists to master. I understand that we haven't acquired any more.

Mr. Kasurak: Those are two separate, but related, projects. Our comment on the MCDV project was that, at the level of funding allocated for the project, the full role of the remotely operated vehicle—and it has several roles, of which mine hunting certainly would be the most complex—would not be able to be performed. That's not to say it can't still do coastal patrol, and it can do route survey or mapping the bottom by a towed vehicle. It will still be able to perform that.

• 1155

The other vehicle was acquired to provide reserve training. At the time of our audit it had not been used for that. The reason given by officials was it required more skill to operate than they had anticipated when they required it. The vehicle seems to have potential and officials told us they will have it in service soon, but at the time of our audit it hadn't been used for the intended purpose.

Mr. Hicks: There are some pieces of equipment in the armed forces that are not suitable at all for reserves because they're too sophisticated. I guess the CF-18 would be a good example. You can't just train two weeks a year and then fly a CF-18. I'm wondering if this piece of equipment is going to be in that category also.

Mr. Kasurak: It all depends on what your model of a reservist is. While I certainly agree with your point on the CF-18, it's interesting to note in the United States the U.S. air force reserve pilots are generally more qualified and air national guard pilots often win shoot-outs with their regular course counterparts. But they're a different kind of reservist. They receive significant regular military force training and then go into the reserves.

The navy is considering different reserve models where reservists would receive a block of training up front, perhaps for as long as a year. Now that sort of reservist would be trained on a different model. Technological barriers or skill acquisition problems wouldn't be as nearly constraining as they are now for the conventional model with two weeks' training in the summer and then weekend duty during the rest of the year.

It's important when you discuss the complexity of the equipment to ask what range of options are being pursued in terms of recruiting ex-regulars into the reserves and perhaps looking at different ways of training reservists.

Mr. Hicks: Did your study compare our Canadian reserves with other countries and the way they are funded?

[Translation]

l'on n'est pas précédé par ces véhicules téléguidés. Je lis ici qu'on en a acheté un au coût de 955 000\$, soit près d'un million de dollars; mais vous nous dites dans votre rapport qu'il était trop difficile à utiliser pour l'entraînement, trop difficile pour que les réservistes en comprennent le fonctionnement. Si je comprends bien, nous n'en avons pas acheté d'autres.

M. Kasurak: Il s'agit de deux projets distincts mais liés entre eux. Nous avons dit au sujet du projet de véhicules de la défense côtière, pour ce qui est des crédits affectés à ce projet, que le véhicule téléguidé—qui a plusieurs rôles, le déminage étant certainement le plus complexe—ne pourrait pas jouer complètement son rôle. Cela ne veut pas dire qu'il ne puisse pas servir à faire des patrouilles côtières, des relevés de trajets ou de la bathygraphie à l'aide d'un véhicule remorqué. Ce sont des tâches qu'il pourra toujours effectuer.

L'autre véhicule a été acquis pour entraîner la réserve. Au moment où nous avons effectué la vérification, il n'était pas utilisé à cette fin. Les fonctionnaires ont expliqué cette situation en disant qu'il fallait plus de compétences que prévu pour le faire fonctionner. Il semble que ce véhicule ait du potentiel et les fonctionnaires nous ont dit qu'il serait en service bientôt mais, à la date de notre vérification, il n'avait pas été utilisé dans le but prévu.

M. Hicks: Il y a certains types d'équipements dans les forces armées qui ne sont pas du tout adaptés aux forces de réserves parce qu'ils sont trop complexes. Je pense que le CF-18 en est un bon exemple. On ne peut pas, avec deux semaines d'entraînement seulement par an, piloter un CF-18. Je me demande si ce type de matériel ne doit pas être mis lui-aussi dans la même catégorie.

M. Kasurak: Tout dépend des réservistes que vous voulez avoir. Je suis évidemment d'accord avec vous au sujet des CF-18, mais il est intéressant de relever qu'aux États-Unis les pilotes réservistes de l'armée de l'air sont généralement plus qualifiés et que les pilotes de la garde nationale de l'armée de l'air gagnent souvent en combat singulier contre leurs homologues des forces régulières. Il s'agit là cependant d'un type différent de réservistes. Ils reçoivent un entraînement très poussé dans les forces régulières de l'armée et entrent ensuite dans la réserve.

La marine envisage d'appliquer un modèle différent pour les forces de réserve, les réservistes recevant une formation prolongée dès la départ, d'une durée pouvant aller jusqu'à un an. Ce type de réservistes serait donc formé selon un modèle différent. Les obstacles techniques et les difficultés d'apprentissage ne seraient plus aussi contraignants qu'avec le modèle actuel qui prévoit deux semaines d'entraînement l'été suivies par des périodes de service en fin de semaine pendant tout le reste de l'année.

Il est important, lorsqu'on parle de la complexité du matériel, de se demander quelles sont les solutions envisagées pour recruter dans les forces de réserve d'anciens membres des forces régulières et éventuellement pour envisager d'autres méthodes d'entraînement des réservistes.

M. Hicks: Est-ce que votre étude a comparé les forces de réserve canadiennes à celles d'autres pays ainsi que les différents types de financement?