

RAPPORT
du sous-comité sur

LA DÉFENSE NATIONALE

du Comité sénatorial permanent
des affaires étrangères

La défense maritime du Canada

MAI 1983



RAPPORT
du sous-comité sur

LA DÉFENSE NATIONALE

du Comité sénatorial permanent
des affaires étrangères

La défense maritime du Canada

MAI 1983



RAPPORT
du sous-comité sur

LA DÉFENSE NATIONALE

du Comité sénatorial permanent

*Des exemplaires de ce rapport, et aussi des délibérations du
Sous-comité, peuvent être obtenus sur demande auprès du
greffier du Sous-comité sur la défense nationale, Le Sénat,
Ottawa (Ontario) Canada K1A 0A4*

© Ministre des Approvisionnements et Services Canada 1983

N° de cat. YC 23-321/2-02

ISBN 0-662-52500-0

MAR 1983

Membres du sous-comité

Président: L'honorable Paul C. Lafond

Vice-président: L'honorable Jack Marshall

et

Les honorables sénateurs:

Sidney L. Buckwold

*Jacques Flynn, C.P.

Henry D. Hicks

Léopold Langlois

Charles R. McElman

Gildas L. Molgat

Hartland de M. Molson

Joan Neiman

*H.A. Olson, C.P.

Duff Roblin, C.P.

**George I. Smith

Andrew Thompson

George van Roggen

Paul Yuzyk

*Membres d'office

**Décédé le 19 décembre 1982

Ordres de Renvoi

Extrait des Procès-verbaux du Sénat, le mercredi 14 mai 1980:

‘Avec la permission du Sénat,
L’honorable sénateur van Roggen propose, appuyé par l’honorable sénateur Asselin, C.P.,

Que le Comité sénatorial permanent des affaires étrangères soit autorisé à entendre des témoignages concernant la défense nationale et à étudier toutes questions s’y rattachant.

La motion, mise aux voix, est adoptée.’

Le greffier du Sénat
Robert Fortier

Extrait des Procès-verbaux du Sénat, le jeudi 12 juin 1980:

Conformément à l’article 77(4) du Règlement du Sénat l’honorable sénateur Lafond propose, appuyé par l’honorable sénateur Stanbury:

‘Que soit créé un sous-comité du comité sénatorial permanent des affaires étrangères qui porterait le nom de sous-comité sur la défense nationale;

Que le sous-comité soit autorisé à entendre des témoignages concernant la défense nationale et à étudier toutes questions s’y rattachant; et

Que le sous-comité soit composé des honorables sénateurs Grosart, Hicks, Lang, Lafond, Langlois, Marshall, McElman, Molgat, Molson, Neiman, Roblin, Smith (Colchester), Stanbury, van Roggen et Yuzyk.”

Le greffier du Comité
Patrick Savoie

CHAPITRE IV — Règles d'ordre de renvoi

Les engagements en matière de dépenses	33
Les priorités en 1981	34
Les activités actuelles du COMAP	40
a) La description des tâches	36
b) Les priorités de l'année	36
c) Les problèmes de contenu	37
d) Une approche plus fédérale	38
L'agenda du COMAP à l'égard de ses tâches actuelles	39
Les réunions qui s'imposent en matière de tâches maritimes	45

Table des matières

Résumé des recommandations et observations	xi
Avant-propos	xvii
Glossaire des sigles et des abréviations	xix
Introduction	1
– Constatations	1
– Quelques considérations fondamentales	3
– Un mot au sujet des effectifs	4
CHAPITRE I — Le contexte stratégique actuel	7
– Besoins et politiques de défense	7
– La menace soviétique	7
– L'équilibre maritime est-ouest	9
– La croissance de la marine soviétique	12
– La marine marchande soviétique	13
– Les réactions du Canada	14
CHAPITRE II — Le contexte technologique	17
– Évolution technologique	17
– La guerre sous-marine: détection	18
– La guerre sous-marine: destruction	20
– La guerre de surface	21
– La guerre aérienne	23
CHAPITRE III — Leçons de la campagne des Malouines	27
– Importance de la campagne	27
– Rôle des sous-marins	27
– Rôle des missiles	27
– Rôle des avions et de la défense aérienne	28
– Conception des navires	29
– Systèmes et mesures de soutien	29
– Autres enseignements du conflit des Malouines	30
CHAPITRE IV — Raison d'être des forces navales	33
– Les engagements en matière de défense	33
– Les priorités en 1971	34
– Les attributions actuelles du COMAR	36
a) La description des tâches	36
b) Les problèmes de forme	36
c) Les problèmes de contenu	37
d) Une approche plus judicieuse	38
– L'aptitude du COMAR à s'acquitter de ses tâches actuelles	39
– Les révisions qui s'imposent en matière de défense maritime	45

CHAPITRE V — Les besoins de matériel	49
– Le Canada et les menaces de type maritime.....	49
– Une riposte canadienne appropriée.....	49
– Le potentiel et la composition de la flotte.....	51
a) Protection de la souveraineté territoriale	51
b) La lutte anti-sous-marine et l'escorte de convoi.....	52
c) Les menaces de surface.....	53
d) La lutte contre les mines.....	54
e) La formation	54
f) Besoin d'une flotte mixte et d'une puissance navale équilibrée	55
– Armes, détecteurs et systèmes de communication.....	55
a) Les navires de surface et leurs systèmes.....	56
b) Le LRPA et ses systèmes d'armes.....	56
c) Le sous-marin et ses systèmes d'armement	56
d) Les avions d'attaque.....	58
e) Les navires de patrouille et leurs systèmes.....	58
f) Chasseurs de mines, dragueurs de mines, patrouilleurs côtiers et leurs systèmes.....	58
– Le cas spécial de l'Arctique.....	58
– Le matériel actuel de la force navale	60
– Les perspectives d'avenir	62
– Planifier l'avenir	63
– Une flotte modèle	64
a) La puissance maritime souhaitée et son coût	64
b) Matériel supplémentaire suggéré pour les forces maritimes.....	64
c) Les avantages de la proposition du sous-comité.....	66
d) Retombées financières et répercussions sur l'emploi	67
– Recommandations relatives au matériel	69
– Une mise en garde	70
CHAPITRE VI — La politique et les procédures d'achat.....	73
– La procédure d'achat.....	73
– La politique d'achat.....	75
– Les changements qui s'imposent	77
CHAPITRE VII — Structure et effectif du Commandement	81
– Structure du Commandement.....	81
– Conséquences sur les effectifs de la recommandation du sous-comité concernant la flotte.....	82
– Les préoccupations courantes en matière de personnel	84
– La représentation des groupes minoritaires	86
– Individualisation des services	87
– Les Cadets de la Marine	87
CHAPITRE VIII — La Réserve navale	89
– Aperçu de la situation	89
– Les attributions de la Réserve navale	89
– Le personnel.....	90
– L'entraînement	90
– La réserve supplémentaire.....	91

- Les solutions possibles	91
- Coût d'une réserve navale plus importante	93
- La création d'une Réserve permanente	94
- Le mot de la fin	95
CHAPITRE IX — La mobilisation des ressources non militaires	97
- L'importance des ressources non militaires	97
- Augmentation, renfort et mobilisation d'ordre militaire	97
- Mobilisation des ressources civiles	98
- La coordination des flottes du gouvernement	101
- L'Arctique	103
- Les équipages	103
- Les opérations de recherche et de sauvetage	104
- Le matériel stratégique	105
CONCLUSIONS	107
ANNEXE A	
- Rôles, objectifs et tâches du MDN	111
ANNEXE B	
- Rapports entre les engagements et tâches actuels (Voir l'annexe A pour les chiffres)	120
ANNEXE C — Les forces navales du Canada, 1910-1981	123
- Les origines (1910-1919)	123
- L'entre-deux-guerres (1919-1939)	123
- La Seconde Guerre mondiale (1939-1945)	124
- La guerre froide (1945-1960)	124
- Les années 60 et l'unification	125
- Les années 70	125
ANNEXE D	
- Décret sur la planification d'urgence, C.P. 1981-1305	130
ANNEXE E	
- Liste des témoins ayant comparu devant le sous-comité	133

* * *

Liste des tables et graphiques

Tableau 1:	Comparaison des budgets de défense et des effectifs militaires 1975-1982.....	8
Tableau 2:	Équilibre naval OTAN-Pacte de Varsovie dans les zones de l'Atlantique et de l'Europe, 1971 et 1981.....	10
Tableau 3:	Équilibre naval E.U.-URSS dans le Pacifique, 1973 et 1982....	11
Tableau 4:	Technologie sous-marine.....	18
Tableau 5:	Coût du matériel proposé en sus du Programme de remplacement actuel.....	65
Tableau 6:	La Force maritime actuelle comparée aux forces éventuelles de 1996	66
Tableau 7:	Personnel nécessaire à la flotte proposée par le sous-comité	83
Graphique 1:	Programme d'immobilisations en pourcentage du budget du MDN	61
Graphique 2:	Flotte de surface projetée.....	62
Graphique 3:	Coûts et résultats comparés de trois types de flottes.....	68
Graphique 4:	Les étapes de la procédure d'achat du matériel militaire au MDN	74
Graphique 5:	La procédure gouvernementale d'achat du matériel militaire...	75
Graphique 6:	Nombre de destroyers et de ravitailleurs-mazoutiers mis en chantier au Canada de 1950 à 1982	78
Tableau C-1	Personnel militaire en service à plein temps dans la Marine royale du Canada, à des dates représentatives, 1939-1966.....	126
Tableau C-2	Commandement maritime: personnel de la Force régulière et civil	126
Tableau C-3	Principaux navires de guerre en service dans les Forces navales du Canada, à des dates représentatives, 1939-1981.....	127
Tableau C-4	Avions de patrouille maritime et de la Marine du Canada 1939-1983; avions anti-sous-marin et de patrouille maritime du Commandement maritime, 1972 et 1983.....	128

RÉSUMÉ DES RECOMMANDATIONS ET OBSERVATIONS

1. Le sous-comité revient donc avec insistance sur sa recommandation de janvier 1982: c'est immédiatement qu'il faut commencer à travailler à la préparation d'un nouveau Livre Blanc sur la défense nationale où seront clairement définies la politique et les priorités du Canada en matière de défense. Ce document devrait préciser les missions, militaires et autres, que le gouvernement entend confier aux Forces armées. Il ne faudrait pas toutefois que l'on prenne prétexte de cette étude pour surseoir plus longtemps au rééquipement des forces. (Page 3).
2. Le sous-comité recommande en outre qu'à ce Livre Blanc succède l'engagement ferme de la part du gouvernement d'assurer que les effectifs et le matériel requis seront obtenus dans des délais précis et définitifs. (Page 3).
3. L'interprétation de la première tâche des Forces armées canadiennes, la protection de la souveraineté canadienne, ayant été étroitement limitée à des fonctions de police, le sous-comité recommande que l'énoncé de cette tâche soit reformulé de façon à y inclure expressément la défense du Canada. (Page 34).
4. Le sous-comité recommande comme il l'a fait dans son premier rapport, que le Canada, en consultation avec la Norvège, les autres gouvernements alliés et les commandants militaires de l'Alliance, réexamine la question tout entière de l'engagement relatif au Groupe-brigade CAST. (Page 38).
5. Le sous-comité recommande que la Description des tâches militaires qui régit les opérations courantes des Forces armées du Canada soit formulée immédiatement de façon à insister, comme il convient, sur la défense du Canada, à préciser les priorités, à énoncer les critères de performance, à recenser les ressources consacrées à ces fins et leur répartition géographique. (Page 38).
6. Afin que le public canadien puisse mieux comprendre les besoins en matière de défense et le Parlement exercer un meilleur contrôle sur les crédits qui y sont affectés, le sous-comité recommande que la description des tâches militaires une fois revue et augmentée, soit révisée au début de chaque nouvelle législature et déposée aux fins de renvoi aux comités compétents des deux Chambres. (Pages 39).
7. Le sous-comité est d'avis que les Forces maritimes canadiennes doivent être équipées de façon à pouvoir interdire l'accès aux eaux sur lesquelles le Canada prétend exercer sa souveraineté. (Page 46).

8. Le sous-comité recommande que le Canada réexamine périodiquement la nature précise des tâches maritimes assumées par le Canada dans le cadre de l'Alliance atlantique de façon qu'il puisse retrouver la capacité de contribuer pleinement à la force maritime de l'OTAN sans préjudice de son aptitude à assurer la protection de la souveraineté canadienne et à contribuer efficacement à la défense de l'Amérique du Nord. (Page 47).
9. Le sous-comité estime que le Canada ne doit faire aucun effort spécial pour se doter d'une capacité stratégique ASM mais se concentrer sur l'aspect tactique de la question et n'accepter en outre que les seules missions de surveillance susceptibles d'être exécutées avec le même matériel. (Page 47).
10. Le sous-comité recommande que tout l'équipement acquis pour le Commandement maritime soit conçu essentiellement pour l'exécution de tâches précises de temps de guerre. Les missions de temps de paix seraient alors des missions auxiliaires comme c'est aujourd'hui le cas. (Page 50).
11. Le sous-comité recommande que l'on prenne l'habitude de détacher régulièrement une partie du personnel du COMAR auprès de la Garde côtière pour s'entraîner à la navigation dans le l'Artique. (Page 60).
12. Pour éviter que l'état et la valeur combattante de nos forces maritimes continuent de se détériorer, le sous-comité recommande qu'en plus des crédits affectés au remplacement à l'unité du matériel actuel, une somme additionnelle de 550 millions de dollars, (en dollars constants de 1983) soit consacrée à l'achat de matériel pour le COMAR, ce qui représenterait une hausse réelle de 7 p. 100 du budget de la défense, une augmentation de 0,64 p. 100 du budget national des dépenses et une hausse de 0,2 p.100 des dépenses de défense en pourcentage du PNB. (Page 69).
13. Les recommandations du sous-comité concernant une flotte équilibrée sont, par ordre de priorité:
 - que les contrats relatifs au programme de la FCP et aux phases successives de ce programme soient immédiatement adjugés;
 - qu'une commande de dix-huit avions Aurora supplémentaires soit passée sans plus tarder afin de renforcer le plus rapidement possible le potentiel militaire du COMAR et de le doter d'une puissance permanente améliorée;
 - que le COMAR soit doté d'importants moyens de lutte contre les mines;
 - que le COMAR acquière un plus grand nombre de sous-marins diesel-électriques;
 - que l'on acquière des navires de patrouille rapides lance-missiles;
 - que les avions Aurora existants soient équipés de missiles air-air et air-surface, et que les Tracker portent des roquettes;
 - que les sous-marins de la classe Oberon soient dotés d'un missile sousmer-surface et d'une torpille plus moderne, et que les dix destroyers propulsés à vapeur du DELEX soient équipés d'un missile surface-surface et d'un système de défense rapproché. (Pages 70).

14. Le sous-comité recommande que le MDN entreprenne tout de suite deux études qui seraient déposées au Parlement. La première comparerait les mérites respectifs d'un Groupe aérien tactique comportant des avions d'attaque anti-navires, ou de munir des CF-18 d'un Groupe de combat équipés de missiles Harpoon ou autres missiles air-surface. La deuxième étude examinerait dans quelle mesure le Canada serait capable de transformer un certain nombre de navires marchands pour qu'ils transportent les hélicoptères et autres armes nécessaires à l'escorte ASM. (Pages 70).
15. Le sous-comité recommande que le gouvernement élargisse ses horizons en matière d'achats militaires, qu'il accorde moins d'importance au financement par formule et qu'il favorise une production en série en vue d'accélérer la procédure d'achat et de réaliser des économies. (Page 77).
16. Le sous-comité recommande que, dans toute la mesure du possible, les dépenses effectuées par le MDN à des fins autres que la défense, soient ventilées à part dans le budget du ministère. (Page 79).
17. Le sous-comité a été fort impressionné par les témoignages en faveur du prolongement du service à terre pour le personnel embarqué et il recommande que le ministère de la Défense nationale étudie immédiatement les possibilités d'accroissement du nombre de postes à terre auxquels peuvent être affectés les gens de métier et de réserver au personnel naval un plus grand nombre de postes dans les domaines de la formation et des services. (Page 85).
18. Le sous-comité recommande que le rythme d'augmentation de l'effectif autorisé du COMAR soit accéléré. (Page 85).
19. Le sous-comité recommande, sur la foi des témoignages recueillis, de permettre aux membres du personnel du COMAR d'obtenir et de porter des insignes distinctifs indiquant clairement leur spécialité ainsi que leur grade. (Page 87).
20. Afin de combler l'écart entre les effectifs réguliers de temps de paix et les effectifs de temps de guerre, le sous-comité recommande:
 - que le nombre des réservistes de toutes les composantes de la Réserve navale passe au moins à 8 000 membres;
 - que quatre divisions additionnelles de la Réserve navale soient créées dans les localités où il n'en existe pas actuellement;
 - que soit constituée une réserve de pêcheurs;
 - que, conformément à la recommandation faite par le sous-comité dans son premier rapport, un entraînement de base soit fourni aux membres de la réserve supplémentaire et qu'on envisage pour eux un plan de mobilisation;
 - que chaque élément de la Réserve navale puisse fournir les effectifs d'appoint suivants:

Première réserve	4,500	
Réserve supplémentaire	2,300	
Réserve des pêcheurs	<u>1,200</u>	
Total	8,000	(Page 92).

21. Le sous-comité recommande que le gouvernement étudie la possibilité d'augmenter de 75 millions de dollars le budget d'immobilisations du MDN pour qu'il soit possible d'acquérir le matériel d'entraînement nécessaire, de moderniser les locaux utilisés par certaines unités de la Réserve navale et pour créer quatre nouvelles divisions de la Réserve navale. (Page 93).
22. Le sous-comité recommande que la Réserve navale soit dotée de toute urgence de navires appropriés d'entraînement et que dans la mesure du possible, les réservistes soient entraînés en temps de paix sur des types de navires sur lesquels ils seraient appelés à servir en temps de guerre. (Page 93).
23. Le sous-comité recommande que le gouvernement du Canada encourage les autres employeurs dans cette voie, en obligeant les ministères et les sociétés d'État à accorder à leurs fonctionnaires réservistes, jusqu'à deux semaines par an pour qu'ils puissent poursuivre leur instruction. (Page 93).
24. Le sous-comité recommande que soit adopté et promulgué sans tarder un plan de mobilisation pour les forces armées du Canada afin que les Canadiens n'aient plus à se contenter de déclarations anodines. (Page 98).
25. Le sous-comité recommande que l'on donne suite en priorité à la planification et à la mise sur pied des régies nationales d'urgence définies dans le décret en conseil 1981-1305 et que soient attribuées aux ministères responsables les ressources nécessaires pour que la mise en place des ces régies soit terminée dans un délai maximal de quatre ans à compter du début de l'année financière en cours. (Page 100).
26. Le sous-comité recommande que soient présentées au Parlement et promulguées rapidement, les nouvelles mesures législatives qui permettraient au gouvernement d'intervenir de façon graduelle en période de crise, de tirer partie des ressources civiles dans toute situation de crise susceptible de dégénérer en guerre et d'autoriser la mobilisation des forces de réserve et des ressources civiles rendues nécessaires par l'éclatement d'une crise ou le déclenchement d'une guerre. (Page 101).
27. Le sous-comité croit qu'il faudrait examiner la question de la situation, en période de crise ou en temps de guerre, des navires canadiens battant pavillon étranger. Cette question ayant une incidence appréciable sur le commerce et le transport, le sous-comité recommande que le Comité sénatorial des transports et des communications soit chargé d'en examiner les aspects civils et militaires et d'en faire rapport. (Page 101).
28. a) Le sous-comité recommande de procéder à une étude de faisabilité sur la modification des navires à des fins militaires antérieurement à la construction, à l'achat on au rééquipement par l'État de quelque nouveau navire que ce soit et que, là où la chose est possible, ces bâtiments soient conçus de façon à permettre l'installation ultérieure des systèmes

d'armes, de communications et de détection nécessaires. Il faudrait toutefois acheter ces systèmes et les garder en réserve dans un lieu approprié afin qu'ils puissent être installés rapidement au besoin. (Page 102).

- b) Le sous-comité recommande par ailleurs que les coûts supplémentaires qui en résulteraient soient financés par l'augmentation proportionnelle du budget d'immobilisations du ministère de la Défense nationale afin que le programme de rééquipement, déjà insuffisant, des Forces armées canadiennes ne soit pas retardé davantage. (Page 102).
29. Le sous-comité réitère une recommandation déjà formulée dans son premier rapport, savoir qu'un système global de mobilisation des ressources maritimes non militaires du Canada soit mis en place et qu'à cette fin la première étape soit l'élaboration de plans pour la pleine intégration des opérations maritimes du gouvernement en période d'hostilités. (Pages 102-103).
30. Conscient de la nécessité d'affirmer sans relâche la souveraineté canadienne, le sous-comité recommande que le gouvernement examine la nécessité d'une base dans l'Arctique qui soit accessible toute l'année et qui servirait au soutien des opérations aériennes, terrestres et maritimes de tous les ministères chargés de responsabilités dans le Nord. (Page 103).
31. Le sous-comité recommande que les Forces armées canadiennes demeurent premiers responsables des opérations SAR. (Page 105).
32. Le sous-comité recommande que le gouvernement entreprenne immédiatement une étude pour déterminer quels matériels stratégiques sont vitaux pour le Canada et exigent des lignes de communication maritimes ouvertes en tout temps. Il devrait tenter de déterminer la faisabilité et les coûts de création de stocks de matériels stratégiques pour lesquels il n'existe pas de substituts au Canada. (Page 106).

Selon le sous-comité, la politique canadienne de défense maritime doit avoir pour premier objectif de créer, d'ici douze ans, une force navale équilibrée. Cette politique devrait viser, d'une part, à fournir au COMAR environ deux fois plus de grandes plates-formes qu'elle n'en possède à l'heure actuelle, et d'autre part, à pallier rapidement l'insuffisance actuelle de potentiel et d'unités tout en constituant une force équilibrée. (Page 64).

Le sous-comité est parfaitement conscient que ses recommandations entraîneraient obligatoirement l'augmentation du budget de la défense. Il s'est d'ailleurs donné la peine d'en faire l'exposé détaillé. Le présent rapport retient pour le rééquipement des forces maritimes du Canada, le chiffre de 550 millions par année, de crédits supplémentaires (en dollars constants de 1983) à ajouter au budget des dépenses en capital du ministère de la Défense nationale pour les douze prochaines années et expressément réservés à cette fin. Les recommandations touchant le personnel, les opérations et l'entretien demanderaient environ 80 millions par année en dollars constants de 1983. Dans sa première étude, intitulée *Les effectifs des Forces armées canadiennes*, le sous-comité recommandait des engagements de 350 millions par année, soit environ 400 millions en dollars de 1983. L'ensemble des recommandations de ces deux rapports feraient donc passer les dépenses militaires de 2 à 2,3 p. 100 du PNB du Canada. Le sous-comité n'a pas terminé son étude sur les forces armées canadiennes. Lorsqu'il examinera le

cas d'autres commandements comme le commandement mobile et le commandement aérien, il s'attend à relever des situations qui exigeront d'autres dépenses supplémentaires. Il pense bien devoir finalement formuler des recommandations aux termes desquelles le budget militaire du Canada passerait de 2,5 à 3 p. 100 du PNB. (Page 107).

Depuis des années, le Canada a beaucoup travaillé à la réduction du risque de conflit nucléaire. Il s'est montré particulièrement actif dans divers forums internationaux ou dans le cadre de consultations informelles. Il a cherché aussi à se démarquer de plus en plus, par rapport à l'utilisation des armes nucléaires. D'abord il a refusé d'en fabriquer lui-même. Ensuite il a retiré à ses forces leurs missions nucléaires. Et bientôt, il remplacera par des armes classiques les dernières armes nucléaires qui lui restent, c'est-à-dire celles qui équipent ses forces du NORAD. Il serait tout à fait incompatible avec les positions passées et les politiques actuelles du Canada de ne pas continuer d'agir d'une manière qui aura finalement pour effet de renforcer les efforts déployés au sein de l'Alliance dans le but de minimiser la possibilité d'une guerre nucléaire. Le Canada devrait, notamment, déployer tous les efforts possibles pour que l'Alliance adopte une stratégie de non-recours précoce aux armes nucléaires. En laissant ses forces se dégrader comme il l'a fait à la fin des années 60 et tout au long des années 70, le Canada a contribué non pas à hausser mais bien à abaisser le seuil nucléaire. (Page 109).

Avant-Propos

Après le dépôt de son rapport intitulé '*Les effectifs des Forces armées canadiennes*', le sous-comité a décidé de porter son attention sur la composante militaire qui lui semblait alors exiger les améliorations les plus urgentes et les plus importantes: nous voulons parler du Commandement maritime. Tout ce que nous avons appris dans l'intervalle de ces derniers mois semble justifier cette décision.

Certains trouveront peut-être ce rapport répétitif, mais il faut se rappeler que nous ne l'adressons pas seulement aux autorités gouvernementales, aux analystes ou aux spécialistes de la défense mais que nos conclusions, observations et recommandations se destinent au peuple du Canada dont la sécurité est aujourd'hui compromise. Nous avons cru nécessaire de répéter les raisons sur lesquelles se fondent nos conclusions afin de nous assurer qu'elles seront bien comprises et de susciter le débat public qui s'impose actuellement.

Nous estimons que nos recommandations sont conformes au désir universel de paix et aux pressions publiques croissantes qui se manifestent en vue de la réduction et de l'interdiction éventuelle des armes nucléaires.

Le sous-comité désire remercier le ministre de la Défense nationale, l'honorable Gilles Lamontagne, c.p., député, le chef de l'état-major de la défense, le général R.M. Withers ainsi que leurs collaborateurs de l'aide précieuse qu'ils lui ont fournie dans cette entreprise.

Le sous-comité a été particulièrement impressionné par la manière admirable dont les hommes et les femmes du MDN s'acquittent de leurs fonctions malgré les restrictions budgétaires très strictes qui leur ont été imposées par le gouvernement. Il félicite également le ministre de la Défense nationale pour la détermination et la persistance qu'il a mises à améliorer le potentiel de nos Forces armées et à conserver leur part du budget national au moment où tous les gouvernements cherchent désespérément les moyens de réduire leurs dépenses et bon nombre de ses collègues semblent quelque peu indifférents aux questions de défense.

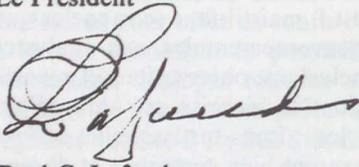
Le sous-comité remercie également les témoins venus de l'extérieur, dont beaucoup faisaient autrefois partie des Forces armées et qui ont accepté de bon coeur de partager avec lui leurs vues sur la question, de même que les hauts fonctionnaires d'autres ministères qui lui ont fourni une partie des renseignements dont il avait besoin.

Le sous-comité tient aussi à remercier M. Patrick Savoie, greffier du sous-comité et M. Douglas C. Rowland, du Centre parlementaire pour les affaires étrangères et le commerce extérieur qui, précieusement secondé par M. Daniel Bon, a coordonné les recherches et le travail du sous-comité et sous sa direction, a donné forme à ce rapport. Le sous-comité désire également souligner les services

que lui ont rendus MM. Roger Hill et George Betts du Centre parlementaire ainsi que le directeur du Centre M. Peter C. Dobell.

Le sous-comité compte poursuivre au cours de l'année l'étude des questions touchant la défense.

Le Président



Paul C. Lafond
Mai 1983

Glossaire des sigles et des abréviations

ADAV	Avion à décollage et à atterrissage verticaux
AEGIS	Système totalement intégré d'armes embarquées déployé par la marine américaine pour protéger les bâtiments de surface. Il comprend des ordinateurs, des radars et des missiles. Le système est conçu pour détecter, suivre et détruire automatiquement les engins aéroportés, embarqués et lancés du sol.
AEW	Détection lointaine de bord
ARAPAHO	Système modulaire de lutte ASM conçu pour la Marine américaine et pouvant être monté sur des navires civils, et en particulier, sur des navires marchands. Il comprend un aéronef à voilure tournante ou un aéronef ADAV, des installations de commande et de contrôle connexes, des logements pour l'équipage, des ateliers de réparation et des armes.
ARC	Aviation royale du Canada (RCAF)
ARSAC	Association de recherche et de sauvetage de l'aviation civile.
ASROC	Engin anti-sous-marin
ASM	Guerre anti-sous-marin
ASW-SOW	Lutte anti-sous-marin téléguidée
Aurora	Nom du patrouilleur maritime à long rayon d'action dont est dotée l'Armée de l'air canadienne. Il s'agit du CP-140.
CAm	Contre-amiral
CAST/BCTAM	Brigade canadienne transportable par air et par mer qui doit être déployée dans le nord de la Norvège en cas de crise.
CCS	Centre de contrôle des opérations de sauvetage.
CED	Chef de l'état-major de la Défense
CEE	Communauté économique européenne
CF-18	Le nouveau chasseur du Canada
cm	Centimètre
cm ²	Centimètre cube
Cmdre	Commodore
CME	Contremesures électroniques
COMAR	Commandement maritime
COMCANLANT	Commandant, zone canadienne de l'Atlantique.
CNNC	Contrôle naval de la navigation commerciale.

CP-140	Le nouveau patrouilleur à long rayon d'action dont est dotée l'Armée de l'air canadienne. On l'appelle aussi Aurora.
CSSRA	L'Association des chantiers maritimes canadiens.
DDH-280	Les destroyers canadiens les plus modernes en service actuellement. On désigne aussi les quatre navires en question Tribal ou de classe Tribal.
DELEX (programme)	Programme de prolongation de la vie des destroyers.
DUIN	Division universitaire de l'instruction navale.
FC	Forces canadiennes
FCP	Frégate canadienne de patrouille. Le programme prévoit d'ici 1991 ou 1992 la construction de six navires. Le premier sera terminé en 1987.
F Mar (P)	Forces maritimes du Pacifique
GAM	Groupe aérien maritime
GIUK	Passage entre le Groënland, l'Islande et le Royaume-Uni où des barages ASM empêcheraient les sous-marins soviétiques de pénétrer dans l'Atlantique sud.
GNL	Gaz naturel liquéfié
km	Kilomètre
km ²	Kilomètre carré
Lgén	Lieutenant-général
LRPA	Avion de patrouille à long rayon d'action
LSM	Navire de débarquement moyen
LST	Navire de débarquement de chars
m	Mètre
MAD	Détecteur d'anomalies magnétiques
MAE	Ministère des Affaires extérieures
MAIN	Ministère des Affaires indiennes et du Nord
MAS	Ministère des Approvisionnements et des Services
MCM	Lutte contre les mines
MDN	Ministère de la Défense nationale
MEIR	Ministère de l'Expansion industrielle régionale (nom officieux)
Mgén	Major-général
MIC	Ministère de l'Industrie et du Commerce
MRC	Marine royale du Canada
MRPA	Avion de patrouille à moyen rayon d'action
NORAD	Commandement de la défense aérienne de l'Amérique du Nord
OTAN	Organisation du traité de l'Atlantique Nord

PEES	Programme d'emploi d'été pour des jeunes
PUC	Planification d'urgence Canada
RCNR	Réserve de la Marine royale du Canada
RCNVR	Réserve volontaire de la Marine royale du Canada
R et D	Recherche et développement
RNU	Régie nationale d'urgence
SACLANT	Commandant suprême allié de l'Atlantique
SACSM	Service auxiliaire canadien de sauvetage maritime.
SALT	Pourparlers sur la limitation des armes stratégiques (traité sur la limitation des armes stratégiques)
SAR	Recherche et sauvetage
SCT	Secrétariat du Conseil du Trésor
SLBM	Missile balistique lancé par sous-marin
SM	Sous-ministre
SOSUS	Surveillance acoustique sous-marine
SSBN	Sous-marin nucléaire lance-missile balistique
SSGN	Sous-marin nucléaire lance-missile de croisière
SNA	Sous-marin nucléaire d'attaque
STANAVFOR- LANT	Force navale permanente de l'Atlantique
SUBROC	Missile anti-sous-marin SUBROC
SURTASS	Système de détecteurs de surveillance en réseaux remorqués
TACTAS	Système de détection remorqué
Tracker	Nom de l'avion de patrouille à moyen rayon d'action dont est dotée l'Armée de l'air canadienne (MRPA)
Tribal (classe)	Nom de la classe de contre-torpilleurs les plus modernes en service au Canada (le DDH-280)
ULF	Unité de langue française
VAm	Vice-amiral
VAST	Équipement polyvalent de contrôle du matériel d'avionique

INTRODUCTION

Constatations

Ce rapport est un appel à l'action. D'une étude de dix-huit mois du Commandement maritime du Canada (COMAR), le sous-comité a conclu à une dégradation telle des défenses maritimes du Canada qu'elle appelle, dans les délais les plus brefs, de radicales mesures correctives.

Le littoral du Canada est le plus étendu du monde avec ses 71 000 km, excluant la plupart des îles. Sa zone économique couvre environ 1 400 000 km² dans l'Atlantique et 380 000 km² dans le Pacifique, à quoi les eaux de l'archipel du Nord ajoutent 6 300 000 km². L'engagement du Canada envers l'OTAN comporte la surveillance de 2 760 000 km² au total du Nord-Ouest de l'Atlantique. En outre, aux termes des accords de défense conjointe conclus avec les États-Unis, il est chargé, au premier chef, de la surveillance de 1 660 000 km² du Pacifique nord.¹

La santé économique du Canada est davantage tributaire du commerce que celle de n'importe quel autre grand pays industrialisé: il tire plus de 25 p. 100 de son PNB du commerce, 55 p. 100 de ces échanges s'effectuent par mer.² C'est par les eaux canadiennes que la marine marchande internationale accède à la voie maritime du Saint-Laurent, la plus grande voie maritime intérieure au monde. Vancouver, déjà deuxième port en importance en Amérique du Nord, continue de grandir. On parle d'un trafic commercial assez actif dans les eaux du Nord, comportant l'utilisation de gros méthaniers ou pétroliers brise-glace, voire celle de sous-marins nucléaires en façon de pétroliers ou du bâtiments conçus pour le remorquage de trains de chalands sous-marins.

On retrouve sur le plateau continental canadien une grosse part des ressources halieutiques du monde et d'importantes réserves prouvées de gaz naturel et de pétrole: d'autres découvertes de ce genre étant du reste prévisibles. Il est aussi question de l'exploitation éventuelle de mines sous-marines.

Aux eaux océaniques du Canada se mêlent, au Nord et au Sud celles des trois entités politiques les plus puissantes au monde: au nord, l'Union soviétique, au sud

¹ *Faits géographiques tirés de cartes du Canada*, ministère de l'Énergie, des Mines et des Ressources, Ottawa, Information Canada, 1972, et des *Délibérations du sous-comité sénatorial sur la défense nationale*, 15 juin 1982, p. 33A:24. (Tous les autres chiffres).

² Chiffres exprimés en volume.

et au nord-ouest, les États-Unis, à l'est, la Communauté économique européenne, outre une enclave océanique de la France métropolitaine au large de la côte sud de Terre-Neuve et enfin, au nord-est, le Groënland. Certaines frontières océaniques font l'objet de litiges. De nombreux pays qui pêchent depuis longtemps dans les eaux canadiennes ont à cet égard des intérêts et des revendications.

Bien que la majorité des Canadiens n'en soient guère conscients, les intérêts et les obligations maritimes de leur pays, déjà considérables ont sensiblement augmenté depuis vingt ans en raison de mesures souvent unilatérales autorisées par le Parlement du Canada, dictées elles-mêmes par l'évolution des conditions économiques ou écologiques ou par des considérations de territorialité. La recherche de l'assentiment à cet égard de la communauté internationale a suscité de notre part un gros effort diplomatique. Or le sous-comité constate à regret que l'effort militaire qui aurait logiquement dû accompagner la défense de ces intérêts ou la prise en charge de ces obligations n'a jamais été consenti, bien au contraire. À l'augmentation des revendications maritimes du Canada a correspondu une diminution de sa capacité de les faire valoir.

C'est la conclusion qui ressort à peu près invariablement des innombrables témoignages et observations entendus par le sous-comité au cours de sa longue enquête dans nos bases opérationnelles de l'est et l'ouest. Le COMAR, chargé de la défense maritime du Canada ne saurait, avec le matériel dont il dispose actuellement, assurer la protection des eaux territoriales canadiennes, la défense de l'Amérique du Nord, ni — et encore moins — les engagements contractés envers l'OTAN.

Le sous-comité a constaté qu'aux progrès manifestes de la puissance navale soviétique a correspondu la dégradation des forces maritimes du Canada. Bien que l'évolution de la technologie militaire ait radicalement modifié la situation en mer, on n'a à peu près rien fait pour moderniser le matériel du COMAR. 'Insuffisant' ou 'trop vieux', tel a été le leitmotiv des témoignages entendus par le sous-comité. L'état de la flotte de surface du COMAR, lui, a été qualifié de 'lamentable'³ ou 'd'en retard d'au moins une génération'⁴.

Le sous-comité a constaté en outre que les plans de mobilisation des ressources civiles en appui des forces maritimes en cas d'urgence étaient, tout au plus, embryonnaires, et souvent inexistants. Les installations et les compétences industrielles nécessaires pour répondre aux besoins du COMAR au Canada en cas d'urgence, ont presque toutes disparu conséquence de quinze ans d'arrêt de la construction navale. Le sous-comité note que le programme de la frégate canadienne de patrouille (FCP) améliorera un peu la situation. Il reste que, l'achat de six navires seulement ne saurait inciter l'industrie canadienne à se rééquiper de façon à rendre moins étroite notre dépendance envers les fournisseurs étrangers. L'adaptation de l'industrie exige en effet une planification à plus long terme et de plus longues séries de production.

Le sous-comité n'a pas trouvé de formule magique pour améliorer la défense maritime du Canada. Cela coûterait fort cher et les Forces armées canadiennes manquent terriblement d'argent depuis le milieu des années 60. Le sous-comité

³ Délibérations du *sous-comité sénatorial sur la défense nationale*, 8 février 1983, p. 38:9.

⁴ *Ibid*, p. 38:24.

constate avec satisfaction les efforts assidus que déploie depuis peu le gouvernement pour améliorer l'équipement des Forces en général, en dépit de la petite marge de manoeuvre financière dont il dispose. Mais pour le COMAR, ces palliatifs seront vains. Trop d'éléments ont à être remplacés presque en même temps. Ou bien l'on trouvera les fonds nécessaires, ou bien le COMAR restera jusqu'au siècle prochain aussi inefficace qu'il ne l'est aujourd'hui.

Pour combler les lacunes des systèmes de défense maritime du Canada, il faut non seulement de l'argent, mais aussi une nouvelle déclaration de principes et des objectifs bien définis, sans quoi on ne pourra évaluer les besoins recensés, ni déterminer les priorités d'affectation des ressources limitées dont on dispose. Le dernier Livre Blanc sur la défense, intitulé *La défense dans les années 70*, est déjà vieux de treize ans. Le monde a changé depuis et la flotte a pris de l'âge. Les Forces armées ont besoin d'une orientation et le public canadien est en droit d'être informé. Dix-huit mois ont passé depuis que le sous-comité a conclu à l'extrême urgence d'un nouveau livre blanc. Aujourd'hui, ce besoin est plus pressant que jamais.

Le sous-comité revient donc avec insistance sur sa recommandation de janvier 1982. C'est immédiatement qu'il faut commencer à travailler à la préparation d'un nouveau Livre Blanc sur la défense nationale où seront clairement définies la politique et les priorités du Canada en matière de défense. Ce document devrait préciser les missions, militaires et autres, que le gouvernement entend confier aux Forces armées. Il ne faudrait pas toutefois que l'on prenne prétexte de cette étude pour surseoir plus longtemps au rééquipement des forces.

Le sous-comité recommande en outre qu'à ce Livre Blanc succède l'engagement ferme de la part du gouvernement d'assurer que les effectifs et le matériel requis seront obtenus dans des délais précis et définitifs.

Quelques considérations fondamentales

En étudiant les besoins du Canada en matière de défense maritime, le sous-comité a systématiquement cherché à revenir aux prémisses de base. Il reconnaît que c'est à l'équipement qu'une marine moderne doit son caractère propre et que de nos jours, rien n'est plus caractéristique du navire de guerre et de l'avion maritime que sa complexité et son coût élevé, d'où les délais considérables qui séparent le moment où l'on a déterminé un besoin, de celui de l'entrée en service du matériel choisi: navire, avion, système d'armes, dispositif de détection ou réseau de communication. La durée utile des nouveaux navires et avions variant entre vingt et trente ans, ce sont des décisions prises aujourd'hui au sujet de l'équipement que dépendront la composition et le potentiel des Forces maritimes canadiennes au XXI^e siècle.

Aussi, les programmes navals actuels auront-ils à s'adapter aux circonstances qui prévaudront probablement dans dix, vingt et trente ans. On ne saurait en effet partir de l'hypothèse facile que rien ne changera d'ici là dans l'ordre politique ou ailleurs. Le sous-comité reconnaît que ses recommandations concernant une flotte future ne sauraient se fonder sur la simple présomption que les amitiés et les riva-

⁵ *La défense dans les années 70: Livre blanc sur la défense*, Ottawa, Information Canada, août 1971, n° de catalogue D3-6/1971

lités caractéristiques du monde actuel seront nécessairement les mêmes au début du XXI^e siècle. Mais il convient aussi que rien ne lui permet de prévoir avec certitude ce que pourra être alors la situation mondiale. Il a donc voulu, d'abord s'arrêter à toute la gamme des menaces que des forces navales modernes pourraient faire peser sur le Canada dans l'immédiat et au cours des trente prochaines années, puis examiner les contre-mesures raisonnables auquel notre pays pourrait avoir recours.

Si le sous-comité souscrit sans réserve à la participation du Canada à l'OTAN il n'en a pas moins un devoir également d'examiner ce que seraient nos besoins dans certaines circonstances, où l'Alliance ne serait pas en cause.

Pour un grand nombre de ceux qui ont traité par écrit les questions de défense, la défense maritime du Canada serait impossible. Le sous-comité rejette cette hypothèse, encore qu'il admette volontiers que le Canada ne pourrait se défendre seul contre une attaque bien organisée et résolue de la part d'une grande puissance ennemie appuyée par sa population. Mais pareille situation ne se pose habituellement que si la conquête semble facile, c'est-à-dire lorsque font défaut la volonté et les ressources de l'autre partie. L'opportunisme est plus à craindre que la pure malveillance, rarement caractéristique du comportement des États. Or on peut faire échec à l'opportunisme. Autrement dit, si le prix d'une attaque contre les forces canadiennes est jugé trop élevé par un agresseur éventuel, la possibilité s'en trouvera réduite. L'Argentine, par exemple, n'aurait probablement pas envahi les îles Malouines si elle n'avait pas sous-estimé la résolution de la Grande-Bretagne à les défendre. Elle a mal interprété certaines décisions prises peu avant par la Grande-Bretagne, soit notamment celle de retirer de la région sa dernière unité navale, pour des raisons d'économie. Autrement dit, 'il ne faut pas tenter le diable'!

Deux autres hypothèses de base ont orienté la réflexion du sous-comité. La première, c'est que le Canada n'éprouve ni le besoin ni le désir de se doter de forces armées telles quelles lui permettraient d'étendre sa puissance à l'étranger. La deuxième, c'est qu'il continuera par principe à ne pas adhérer au club nucléaire et à refuser volontairement d'équiper ses forces d'armes nucléaires. *Le sous-comité appuie de tout coeur ce principe.* En matière de politique de défense, la devise du Canada devrait être 'protection, non pas agression', 'armure, non pas armement'.

Un mot au sujet des effectifs

Les lacunes du COMAR constatées par le sous-comité mettent en cause l'attribution des tâches et le matériel. Les hommes et les femmes qui servent dans le COMAR sont des spécialistes qui n'ont rien à envier à ceux des autres pays. En fait, leur compétence dans les opérations anti-sous-marines est recherchée par nos alliés de l'OTAN. Si la situation n'est pas encore plus sombre que celle que décrit le présent rapport cela tient tout à la fois à leur détermination et à leur dévouement. Songeant aux conditions dans lesquelles ils travaillent, le sous-comité a fini par se demander pourquoi ils restaient dans les Forces armées. Il ne cache pas son admiration de voir qu'ils continuent malgré tout à servir. Le contre-amiral Michael A. Martin (retraité), a décrit la situation en ces termes:

... les retards dans les programmes, les coupures et les réductions d'effectifs ...

Les hommes doivent travailler davantage parce qu'ils sont moins nombreux. Ils travaillent à la fois sur du matériel ancien et insuffisant, dont l'entretien leur incombe, et sur de l'équipement qui, en principe, doit être entretenu par d'autres personnes. C'est alors que le moral commence à tomber . . .⁶

Ce qui est tragique, c'est qu'en cas de guerre, le Canada, qui n'aura pas voulu donner à ces hommes et à ces femmes les moyens de combattre, les enverrait quand même en mer. Ils répondraient à ce qui serait, pour un grand nombre d'entre eux, un dernier appel. Citons encore le Cam. Martin:

. . . depuis les cinq, six ou même sept dernières années, j'ai ressenti de la frustration, un peu d'amertume et certainement quelques craintes . . . Ces sentiments se sont accentués lorsque je me suis retrouvé dans une position où je devais assumer toutes les responsabilités, si jamais quelque chose se produisait. J'ai compris que cela allait être impossible.

Je ne peux pas dire que je n'avais pas avec moi les meilleurs marins du monde, mais plutôt qu'il y avait de fortes chances que je ne puisse pas m'acquitter des tâches dont mes dirigeants m'avaient chargées, faute de ressources, d'hommes, ou de matériel à leur donner. Outre le manque de ressources, je me suis rendu compte que j'étais un homme vieillissant, face à une menace croissante. Dès mon réveil, le matin, je commençais à me faire du souci. Que ferais-je si nous avions à partir en guerre?

Certes, j'aurais pu combattre, mais avec quelle chance de succès?⁷

⁶ *Délibérations du sous-comité sénatorial sur la défense nationale*, 8 février 1983, p. 38:36

⁷ *Ibid*, p. 38:35

LE CONTEXTE STRATÉGIQUE ACTUEL

Besoins et politiques de défense

Si le Canada pouvait faire abstraction de certaines réalités touchant son histoire, ses alliances, ses affinités naturelles et le cadre traditionnel de ses rapports internationaux, il aurait tout lieu de craindre en premier lieu ses amis et alliés dont la puissance navale constituerait alors la plus grave menace à sa souveraineté. La France conteste le droit du Canada d'exercer son autorité sur cette vaste zone océanique qui s'étend sur 300 km au-delà de Terre-Neuve parce qu'elle exerce la sienne sur les îles Saint-Pierre et Miquelon. Les États-Unis ont de leur côté refusé de reconnaître les droits souverains du Canada sur le Passage du Nord-Ouest. Plusieurs pays de l'Europe occidentale ont aussi un intérêt économique dans nos eaux de pêche de la côte est. En outre, les États-Unis, l'Allemagne de l'Ouest et le Royaume-Uni, entre autres, ont sur l'exploitation minière des fonds marins des vues qui ne sont pas les nôtres. Ce ne sont là que quelques exemples et pourtant, malgré les vifs ressentiments que peuvent parfois susciter ces divergences, il n'est absolument pas concevable qu'elles puissent conduire dans un avenir prévisible, à des affrontements navals ou militaires. Sans doute ne saurait-on prévoir avec certitude ce que les dix, vingt ou trente prochaines années nous réservent, mais à l'heure actuelle, il est peu probable que pareils différends se soldent par des affrontements aussi violents que ne l'a été la guerre de la morue entre le Royaume-Uni et l'Islande.

La menace soviétique

La seule menace militaire appréciable qui pèse sur le Canada à l'heure actuelle est le fait de l'URSS et de ses alliés. Les territoires canadien et soviétique se confondent dans l'Arctique et ces frontières communes sont parfois source de litiges. Les risques de désaccord s'accroissent au fur et à mesure que l'on découvre les richesses enfouies sous les glaces polaires. Par ailleurs, tout comme les États-Unis et les pays de l'Europe occidentale, l'Union soviétique et ses alliés en Europe de l'Est s'intéressent beaucoup à la pêche au large des côtes est et ouest du Canada. Toutefois, les craintes actuelles ne sont pas issues des rapports bilatéraux entre l'URSS et le Canada, mais au fait que ces deux pays adhèrent à des camps idéologiques, politiques et économiques opposés.

On connaît assez les motifs qui ont poussé le Canada à jouer un rôle déterminant dans la création de l'OTAN et à en faire partie jusqu'à ce jour, pour qu'il ne soit pas nécessaire de les répéter ici. L'avenir de nos institutions et de notre bien-

TABLEAU 1

Comparaison des budgets de défense et des effectifs militaires 1975-82

Pays	millions \$			par habitant			% des dépenses du gouvernement			% du PNB		Effectifs des forces armées (000)			Nombre estim. des réservistes (000)	Para-militaires (000)
	1975	1980	1981	1975	1980	1981	1975	1980	1981	1975	1981	1975	1981	1982	1982	1982
PACTE DE VARSOVIE																
Bulgarie	457	1,254	1,346	52	141	150	6.0	6.4	6.0	2.7	4.2	152.0	149.0	148.0	795.0	172.5
Tchécoslovaquie	1,706	3,601	3,796	116	234	246	7.3	7.5	8.2	3.8	n.d.	200.0	194.0	196.5	325.0	133.5
Allemagne de l'Est	2,550	4,793	6,953	148	286	415	7.9	8.2	8.6	5.5	7.7	143.0	167.0	166.0	305.0	409.3
Hongrie	506	1,067	1,237	48	99	115	3.5	3.8	3.9	2.4	3.0	105.0	101.0	106.0	143.0	75.0
Pologne	2,011	5,063	5,408	59	141	151	7.0	5.6	5.1	3.1	4.3	293.0	319.5	317.0	605.0	635.0
Roumanie	707	1,361	1,351	33	61	60	3.7	3.5	4.0	1.7	2.0	171.0	184.5	181.0	365.0	1.59m
Union Soviétique	124,000	n.d.	n.d.	490	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	8.4-	15.0%	3,575.0	3,673.0	3,705.0	5,000.0	80.56m
OTAN																
Belgique	1,971	3,958	3,342	200	399	337	10.0	9.2	9.2	3.0	3.3	87.0	89.5	93.5	141.5	16.2
Grande-Bretagne	11,118	25,921	24,223	198	463	433	11.6	10.7	12.1	4.9	5.4	345.0	343.6	327.6	281.7	9.95
Canada	2,965	4,253	4,914	130	178	203	11.9	n.d.	8.3	2.2	1.7	77.0	79.5	82.86	21.3	1.3
Denemark	939	1,608	1,434	185	314	280	7.3	7.3	7.3	2.2	2.5	34.0	32.6	31.2	153.4	—
France	13,984	26,067	23,545	264	483	437	20.2	19.5	20.7	3.9	4.1	502.0	504.6	492.9	457.0	89.9
Allemagne	16,142	33,611	29,047	259	548	471	24.4	28.3	28.2	3.7	4.3	495.0	495.0	495.0	750.0	20.0
Grèce	1,435	2,275	2,273	159	239	237	25.5	22.5	20.3	6.9	5.7	161.2	193.5	206.5	404.0	29.0
Italie	4,700	9,579	8,769	84	168	153	9.7	5.4	5.6	2.6	2.5	421.0	366.0	370.0	799.0	204.7
Luxembourg	22	52.5	46	65	144	128	3.0	3.2	3.5	1.1	1.2	0.6	0.7	0.7	n.d.	0.5
Pays-Bas	2,978	5,534	4,717	218	395	333	11.0	9.9	9.7	3.6	3.4	112.5	102.8	104.0	171.0	8.7
Norvège	929	1,618	1,646	232	394	401	8.2	10.7	9.0	3.1	3.3	35.0	37.0	42.1	243.0	—
Portugal	1,088	868	840	124	88	88	35.2	11.7	10.2	6.0	3.8	217.0	70.9	66.4	90.0	38.2
Espagne	1,701	3,991	3,655	48	106	96	14.5	12.2	11.7	1.8	1.9	302.3	342.0	347.0	1,085.0	105.0
Turquie	2,200	2,306	2,632	55	51	56	26.6	18.5	20.7	9.0	4.5	453.0	569.0	569.0	836.0	120.0
Etats-Unis	88,983	142,200	176,100	417	644	782	28.8	23.6	25.3	5.8	6.1	2,130.0	2,049.1	2,116.8	899.6	125.3

être dépend dans une large mesure de l'évolution des relations est-ouest et de l'équilibre des forces dans le monde entier, tout particulièrement en Europe. L'intérêt national exige donc que le Canada contribue efficacement à l'Alliance. Or, on a rappelé à maintes reprises aux membres du sous-comité que seul le Luxembourg consacrait à la défense un pourcentage de son PNB inférieur à celui du Canada. Le tableau 1 indique en effet qu'en 1981 celui-ci consacrait à la défense 1,2 p. 100 de son PNB contre 1,7 p. 100 pour le Canada. Les membres de l'Alliance y affectent en moyenne 3,6 p. 100 de leur PNB et certains d'entre eux, jusqu'à 6 p. 100. Il est vrai que *per capita*, la contribution du Canada supérieure à celle de l'Italie, du Luxembourg, du Portugal, de l'Espagne et de la Turquie, fait meilleure figure.

Le budget militaire du Canada, quoique relativement faible, est peut-être moins révélateur que la diminution constante du pourcentage du PNB consacré jusqu'à récemment aux dépenses militaires: 9 p. 100 en 1953, 6 p. 100 en 1958, 4,5 p. 100 en 1963, 2,7 p. 100 en 1968, 2 p. 100 en 1973, 1,8 p. 100 en 1978.¹ Plus de quinze ans se sont écoulés depuis que le Canada a passé sa dernière commande de nouveaux navires de combat. Voilà onze ans que le dernier bâtiment armé s'est joint à sa flotte.

L'équilibre maritime est-ouest

Comme l'a signalé M. John Anderson, sous-ministre adjoint au (Politique) ministère de la Défense nationale, les démocraties occidentales, 'bastions éparpillés reliés par les grandes routes océaniques'², sont, contrairement aux pays du Pacte de Varsovie, lourdement tributaires de l'océan et des lignes de communication maritimes. En cas de conflit armé, il suffirait à l'alliance géographiquement unie que dirige Moscou d'interdire, par les armes, l'accès aux océans, alors que l'OTAN devrait y asseoir sa domination, ce qui l'oblige à se doter de ressources maritimes autrement plus importantes. L'OTAN prévoit qu'en cas de conflit en Europe, il faudrait, pour le seul premier mois de guerre, plus de 1 800 traversées pour acheminer de l'Amérique du Nord vers le vieux continent hommes, matériel, produits alimentaires etc. Ainsi, l'équilibre des forces navales devient une donnée critique d'évaluation de l'aptitude de l'OTAN à soutenir un conflit avec les pays de l'Organisation du Pacte de Varsovie sans le recours aux armes nucléaires. Le tableau 2 montre l'évolution de l'équilibre global entre les forces navales ou aéronavales de l'OTAN et celles du Pacte de Varsovie. Le tableau 3 montre la situation des grandes puissances dans le Pacifique.

Sans doute pourra-t-on prétendre que depuis vingt ans, les flottes occidentales, constamment réduites ont réussi à compenser leur recul quantitatif par leurs progrès qualitatifs. (Les forces navales du Canada font exception à cette règle depuis dix ans car, sauf en ce qui concerne l'avion patrouilleur à grande autonomie, elles ont perdu du terrain tant en nombre qu'en qualité relative.) Néanmoins, il est manifeste que relativement parlant, la puissance navale de l'OTAN a été réduite dramatiquement par rapport à celle du Pacte de Varsovie. Il est vrai que les marines occidentales l'emportent toujours sur celles de leurs opposants, ne serait-ce que parce que la marine soviétique est divisée en quatre flottes distinctes.

¹ Chiffres tirés de *The Military Balance*, Institut international d'études stratégiques, Londres.

² *Délibérations du Sous-comité sur la défense nationale*, 2 mars 1982, p. 22:6.

TABLEAU 2

Équilibre naval OTAN — Pacte de Varsovie dans les zones de l'Atlantique et de l'Europe, 1971 et 1981

PACTE DE VARSOVIE	1971	1981
Navire de la classe Kiev	0	2
Porte-hélicoptères	2	2
Croiseurs	20	21
Destroyers et frégates	142	182
Escorteurs côtiers et vedettes rapides	553	551
Navires amphibies		
—océaniques	7	16
—embarcations côtières indépendantes	190	155
Bâtiments de lutte contre les mines	374	360
Total pour les sous-marins	248	258
—Sous-marins lance-missiles balistiques	38	52
—Sous-marins d'attaque à long rayon d'action	115	149
—Autres types de sous-marins	95	57
—% de sous-marins à propulsion nucléaire	32%	45%
Aéronefs tactiques et de soutien embarqués y compris hélicoptères	36	146
Avions tactiques et de soutien basés à terre (y compris des avions et hélicoptères de transport)	521*	719*
Avions et hélicoptères de lutte contre les sous-marins, basés à terre	225	179
OTAN	1971	1981
Porte-avions	9	7
Porte-hélicoptères	6	2
Croiseurs	11	15
Destroyers et frégates	381	274
Escorteurs côtiers et vedettes rapides	180	167
Navires amphibies		
—océaniques	24	41
—embarcations côtières indépendantes	62	69
Bâtiments de lutte contre les mines	349	257
Total pour les sous-marins	195	190
—Sous-marins lance-missiles balistiques	38 (1)	35 (1)
—Sous-marins d'attaque à long rayon d'action	72	60
—Autres types de sous-marins	85	95
—% de sous-marins à propulsion nucléaire	50%	49%
Aéronefs tactiques et de soutien 801 embarqués y compris hélicoptères	712	
Avions tactiques et de soutien basés à terre	112	180
Avions et hélicoptères de lutte contre les sous-marins, basés à terre	471	450

* Dont 300 bombardiers environ.

Source: l'OTAN et le Pacte de Varsovie — Comparaison des forces en présence, OTAN, 1982.

Note: Les unités navales de la France et de l'Espagne ne figurent pas dans les chiffres de l'OTAN. La France ne participe pas à la structure militaire intégrée de l'OTAN depuis 1967. L'Espagne s'est jointe à l'Alliance en 1982. En 1971 et 1981 leurs forces navales comprenaient:

Forces navales de la France et de l'Espagne, 1971 et 1981

	1971		1981	
	France	Espagne	France	Espagne
Porte-avions, y compris hélicoptères	4	1	3	1
Croiseurs	1	1	1	0
Destroyers, frégates et escorteurs océaniques	46	33	40	28
Escorteurs côtiers et vedettes rapides	14	10	14	12
Navires amphibies				
—océaniques	19*	8*	18*	9*
—embarcations côtières indépendantes	89	25	22	16**
Bâtiments de lutte contre des mines	20	3	26	8
—s-m lance-missiles balistiques	1	0	5	0
—o-m d'attaque à long rayon d'action et autres types de sous-marins	19	3	21	8
Aéronefs tactiques et de soutien embarqués, y compris hélicoptères	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
Avions tactiques et de soutien basés à terre	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
Avions de lutte contre les s.m.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
Total aéronefs navales	200	n.d.	191	61

* Estimation
 ** L'adhésion de l'Espagne: arguments faits, et chiffres (Rapport de l'Assemblée de l'Atlantique Nord, mars 1981) p. 16

Source: Tiré de *The Military Balance* (1971-1972 et 1981-1982), Institut international d'études stratégiques, Londres, 1971 et 1981.

TABLEAU 3

Équilibre naval ÉU-URSS dans le Pacifique, 1973 et 1982

	1973		1982	
	É.-U.	URSS	É.-U.	URSS
Porte-avions	10	0	7	1
Grands bâtiments de surface	81	52	76	84
Sous-marins	n.d.	107	39	120

Note: y compris les détachements de l'océan Indien et du golfe Persique.

Source: Tiré de *The Military Balance* (1973-1974 et 1982-1983), Institut international d'études stratégiques, Londres, 1971 et 1981.

Comme le signalait au sous-comité, M. George Lindsey, chef, Centre d'analyse et de recherche opérationnelle, ministère de la défense nationale, l'Alliance atlantique conserve un avantage numérique de l'ordre de trois à deux dans les catégories critiques: porte-avions, contre-torpilleurs, frégates, navires amphibies, recon-

naissance maritime, avion d'attaque et de combat et hélicoptères de lutte anti-sous-marine.³ Il reste que, largement tributaires de l'océan ses marines auront à y assurer leur suprématie — tâche difficile — les pays du bloc de l'Est pouvant en revanche se contenter d'y interdire la navigation. Un témoin a déclaré au sous-comité que la maîtrise des mers exige des forces navales de deux à trois fois supérieures à celles de l'ennemi.⁴

La croissance de la marine soviétique

Les forces navales du Pacte de Varsovie se sont non seulement accrues en nombre au cours des deux dernières décennies, mais leur capacité s'est aussi transformée. Essentiellement autrefois simple extension des armées de terre, affectées à la défense côtière, elles constituent aujourd'hui une flotte hauturière capable de menacer les communications maritimes de l'OTAN. La taille, l'équipement et la puissance de leurs unités se sont aussi accrues. Parmi les plus importantes de celles qui viennent d'être mises en service par les Soviétiques ou qui le seront bientôt, notons les porte-avions de la classe Kiev; les croiseurs nucléaires lance-missiles de la classe Kirov; une classe de navires amphibies d'un tonnage de près du triple de celui d'unités soviétiques comparables, mais plus anciennes; deux classes de destroyers classiques lance-missiles, le *Sovremenny* et l'*Udaloy*, une nouvelle classe de grands croiseurs lance-missiles, le *Black-Com-1*; et les nouvelles classes de sous-marins nucléaires: l'*Alfa*, sous-marin d'attaque (SSN), l'*Oscar*, sous-marin armé de missiles de croisière (SSGN), et le *Typhoon*, sous-marin à propulsion nucléaire, lance-missiles balistiques (SSBN).

La marine soviétique compte aujourd'hui plus de 360 grands navires de guerre de surface et de navires amphibies. Elle possède en outre 367 sous-marins dont 184 à propulsion nucléaire, 283 sous-marins d'attaque dont 115 nucléaires et 69 SSBN équipés de 944 missiles balistiques (SLBM) comportant plus de 2 000 ogives.

L'aéronavale a aussi largement accru sa capacité. À sa flotte de plus de quatre cents appareils, (exclusion faite de ceux de l'aviation soviétiques destinés aux attaques contre les navires), viennent s'ajouter des *Backfire* qui étendent de plus de 1 600 km le rayon d'action en mer. La force d'attaque est équipée de missiles autoguidés antinavires d'une portée de 300 km. Or, même si les groupes aériens transportés à bord des porte-avions soviétiques n'ont pas de force de frappe, leurs aéronefs à voilure fixe et autres ont accru de façon appréciable la portée réelle de l'armement utilisable à distance de sécurité sur d'autres bâtiments. En effet les aéronefs, et tout particulièrement les hélicoptères, peuvent renseigner sur les cibles situées au-delà de l'horizon et effectuer des corrections en vol pour les missiles à longue portée.

La marine soviétique possède aussi des moyens amphibies appréciables dont beaucoup d'éléments sont d'acquisition récente. À part l'*Ivan Rogov*, elle dispose de vingt-cinq LST (péniches de débarquement de chars), de soixante LSM (péniches de débarquement moyens) et d'un nombre considérable de bâtiments de débarquement de plus faible tonnage, y compris la plus importante flotte au monde de d'aéroglosses. Tout cela représente dans l'ensemble une importante

³ *Ibid*, pp. 22:17 et 18.

⁴ *Ibid*, 8 février 1983, p. 38:22.

capacité d'intervention propre à assurer des avantages politiques dans les pays du Tiers monde ou, en cas de conflit majeur, à dégager les voies d'accès côtières aux bases soviétiques ou les points de passage obligé c'est-à-dire ceux que devraient emprunter les navires soviétiques pour gagner la haute mer.

Rappelons enfin que la marine soviétique possède environ 385 bâtiments de lutte contre les mines (MCM), dont la majorité sont des navires de 700 tonnes, équipés de canons antiaériens, de sonars et de lance-roquettes de lutte ASM. Ajoutés au stock de 200 000 à 300 000 mines de tous genres, ils illustrent de façon frappante l'importance qu'attache l'URSS aux mines dont elle ferait sans doute abondamment usage pour gêner les convois et paralyser les ports qu'elle ne serait pas en mesure de détruire dès le début des hostilités à la bombe ou autrement.

À l'augmentation du nombre d'unités de la flotte soviétique et l'accroissement de sa puissance a correspondu l'expansion rapide de la présence navale des soviets dans le monde. Implantée dans la Méditerranée dès 1964 et dans l'océan Indien quatre ans plus tard, l'Union soviétique a entrepris en 1969 des opérations régulières dans les Antilles. Depuis la formation du noyau de sa flotte de l'Atlantique en 1970, on aperçoit de plus en plus fréquemment ses navires au large des côtes de l'Afrique. Par ailleurs, sa flotte du Pacifique a non seulement connu une croissance extraordinaire depuis 1978, mais elle dispose en plus aujourd'hui des installations modernes construites par les États-Unis sur la baie de Cam Ranh, au Vietnam, grâce à quoi elle a pu étendre son rayon d'action de plus de 3 000 km vers le sud. Elle s'est aussi dotée d'une grande flotte auxiliaire qu'elle continue d'accroître, et elle a acquis un nombre limité, mais appréciable, d'installations navales dans les régions du Tiers-monde où les membres de l'OTAN ont des intérêts importants. Il y a là de quoi préoccuper une alliance dont la force tient à la maîtrise des voies de ravitaillement et des lignes de communication maritimes.

La marine marchande soviétique

Finalement, l'Union soviétique dispose d'une importante marine marchande qu'elle consacre, en temps de crise au soutien logistique, aux opérations amphibies ou à des missions de renseignement. Dans l'optique soviétique, ces bâtiments font partie intégrante de sa capacité maritime. Des officiers de marine sont affectés aux bureaux des compagnies de navigation divers spécialistes, en service actif, étant embarqués sur des navires civils dont les équipages reçoivent aussi une certaine formation militaire. La construction maritime civile est placée sous la surveillance d'une commission militaro-industrielle qui fait directement rapport au ministère de la Défense, les navires civils répondant souvent à des spécifications militaires ou étant conçus de façon telle qu'ils puissent être facilement transformés en bâtiments de guerre. Un nombre toujours croissant de navires civils se prêtent à la manutention horizontale (45 à l'heure actuelle). L'Union soviétique peut mobiliser 125 navires porte-conteneurs qui s'ajoutent à plus de 2 000 vraquiers (sa flotte de commerce est passée, depuis vingt ans du vingt-sixième au sixième rang dans le monde) et à 2 700 navires de pêche (la plus importante flotte de pêche du monde). Ironie du sort, les pays occidentaux, ont sans le vouloir, engagé Moscou à augmenter sa capacité de transport de personnel. En interrompant provisoirement le service des paquebots de ligne, ils lui ont fourni l'incitation économique nécessaire pour construire des navires facilement transformables en transports de troupes.

La marine soviétique peut aussi compter sur l'appui appréciable d'un grand nombre de navires de recherches océanographiques et d'aéronefs, de cinquante bâtiments collecteurs de renseignements et de quarante-trois brise-glace, dont trois à propulsion nucléaire propres à opérer toute l'année dans l'Arctique. Ils assureraient ainsi l'accès aux lignes de communication côtières qui, en cas de conflit, auraient une importance essentielle et serviraient peut-être même à permettre les échanges entre les flottes soviétiques du nord et du Pacifique.

Les réactions du Canada

L'Union soviétique et ses alliés possèdent une gamme complète d'armes maritimes qui constituent pour l'heure la menace la plus probable pour le Canada. Du déséquilibre entre les forces navales du bloc soviétique et celles du Canada naît, par conséquent, la nécessité pour nous d'adhérer à une alliance défensive. Ce qu'est l'OTAN. Néanmoins, en cas de conflit généralisé avec le Pacte de Varsovie, le Canada devrait à tout le moins pouvoir contribuer à la protection de ses côtes et de ses ports et à la sauvegarde de ses intérêts maritimes. On ne saurait vraiment attendre des pays alliés, même les mieux intentionnés, qu'ils soient toujours prêts, désireux et capables de fournir les forces nécessaires pour repousser une menace directe contre le Canada, chacun ou certains d'entre eux risquant de se retrouver dans la même situation. Même dans le contexte de l'OTAN, la sauvegarde de la souveraineté du Canada et de ses intérêts maritimes dépendra de la capacité des forces canadiennes surtout dans les régions où, comme le rappelait le professeur Harriet Critchley, 'la souveraineté du Canada est mal définie ou contestée'.⁵

L'Alliance assure certains avantages au Canada. En premier lieu, elle évite que toutes les forces navales des pays du Pacte de Varsovie puissent être dirigées en même temps contre le Canada. En second lieu, elle permet aux forces navales canadiennes de compter sur l'aide et le renfort des marines de ses alliés. En troisième lieu, comme le disait le vice-amiral retraité Robert Timbrell, étant donné cette dernière considération, l'Alliance offre aussi au Canada l'occasion de se doter, dans une certaine mesure, de forces maritimes spécialisées qui la dispensent de s'équiper d'une panoplie emplette de navires et d'aéronefs.⁶

À l'inverse, si pour des raisons liées aux rapports coût-efficacité, le Canada désire se spécialiser, on peut alors supposer que d'autres alliés voudront en faire autant et attendront de notre pays qu'il comble certaines lacunes dans leurs propres capacités. Cela signifie que le Canada doit se doter d'une marine un peu différente de celle qu'il choisirait s'il n'avait que lui-même à défendre. Il pourrait, par exemple, avoir besoin de sous-marins de haute mer à grande autonomie plutôt que de sous-marins côtiers, ou encore de navires de surfaces capables d'opérations prolongées en milieu hostile, loin de leurs ports d'attache, plutôt que des navires de plus faible tonnage et à plus court rayon d'action conçus pour des opérations effectuées sous couverture aérienne basée à terre.

Bref, si son adhésion à l'Alliance permet au Canada de mieux se défendre contre toute menace soviétique et de disposer d'une force de dissuasion efficace, il doit en contrepartie fournir à l'Alliance des navires et des aéronefs plus puissants et plus coûteux que ceux qui suffiraient à sa propre protection. Compte tenu de la

⁵ *Ibid*, 8 juin 1982, p. 32:13.

⁶ *Ibid*, 8 février 1982, pp. 38:17-18.

LE CONTEXTE TECHNOLOGIQUE

Évolution technologique

Songeant à ce qu'était leur marine pendant la Seconde guerre mondiale, les Canadiens évoquent volontiers l'image d'une corvette balayée par les vagues, mise en chantier six mois plus tôt, construite par des hommes de tous métiers grâce aux modestes offrandes recueillies ici ou là dans les petites écoles rurales. Son équipage disparate regroupe de jeunes banquiers, des instituteurs, des fils de cultivateurs des Prairies et un vieux pêcheur bourru, qui n'ont peut-être jamais (sauf le vieux pêcheur) vu la mer avant de s'engager, à peine trois mois plus tôt. Les jumelles rivées à leurs yeux grands ouverts, leurs solides estomacs résistant au violent tangage du petit navire gris, ils ont pris la mer et disparu dans les brumes de l'Atlantique. Ces souvenirs ne s'écartent pas beaucoup de la réalité, mais même dépouillés de toute légende, ils appartiennent désormais à l'histoire.

Quand éclata la Seconde Guerre mondiale, notre marine régulière ne comptait que six contre-torpilleurs et un effectif de 2 600 hommes. En 1945, elle pouvait aligner 211 navires de taille respectable et plus de 94 000 marins, hommes et femmes.

Aujourd'hui, la conception d'un navire exige huit ans de travail et il faut au moins trois ans pour le construire à un coût comparable au budget annuel d'une ville canadienne de taille moyenne. Sous ce qui était autrefois un pont ouvert, on retrouve dans cette forteresse moderne un compartiment étanche aux gaz à l'atmosphère constamment régénérée. Aux jumelles ont fait place des tubes cathodiques qui affichent les images informatisées transmises par plus d'une demi-douzaine de systèmes de détection. Les visages que baignent l'éclairage rouge terne de la salle et la lumière verte tremblotante des écrans des terminaux sont ceux de militaires de carrière riches d'années de formation et d'expérience en électronique, en physique, en mathématique, en informatique ou en génie. Aucun navire ne se dissimule plus dans les brumes que percent désormais des satellites artificiels; les bruits du navire peuvent être captés par un sous-marin naviguant à 160 km de lui et il n'échapperait pas aux traceurs infrarouges d'aéronefs qui mettraient des heures à regagner leur point d'envol. Si l'on tentait du jour au lendemain de rassembler l'équipage nécessaire à un tel navire, sa première sortie serait aussi la dernière.

Sous-marins nucléaires, missiles et électronique ont révolutionné la navigation. Le milieu maritime risque dans un avenir prévisible de devenir plus hostile et

plus dangereux, tout particulièrement pour les bâtiments de surface, aucun coin de l'océan n'étant désormais plus à l'abri des menaces simultanées tant maritimes et sous-marines qu'aériennes. M. George Lindsey a dit au sous-comité que '[la] technologie [a] réduit la capacité de survie des bâtiments de surface, que ce soit de la marine marchande ou de la marine tout court'.¹

La guerre sous-marine: détection

Depuis la Seconde Guerre mondiale, le sous-marin a fait l'objet de perfectionnements techniques remarquables comme l'illustre le tableau 4.

TABLEAU 4
Technologie sous-marine

Paramètres du sous-marin	Seconde Guerre mondiale	Horizon 1980-1985	Facteur multiplicatif
Vitesse maximum en plongée	6 à 8 nœuds	SM classique 20 à 25	3
		SM classique 25 à 30	5
		SNA rapide 40 à 50	6-7
Autonomie	Quelques heures	2 mois ou plus	200-300
Portée détection (en km)	Quelques km	50 à 100 km (variable très aléatoire)	10-20
Portée des armes	Quelques km	Torpilles filoguidées Missile Missile anti-force	20 km 5 40 km 10 400 km 100
Puissance charges	250 kg TNT	Tête nucléaire	10 ⁶
Immersion maximum	200 m	300 à 600 m	2 à 4

Source: Commandant Brenot, cité par Hervé Coutau-Bégarie dans «Après les Falkland... Quel avenir pour les flottes de surface?», *Politique étrangère*, n° 3, octobre 1982, p. 702.

Même dépourvu d'ogives nucléaires, le sous-marin reste une arme redoutable et les submersibles classiques modernes ne sont surclassés que par leurs congénères à propulsion nucléaire. Le progrès technologique des dernières années favorise le sous-marin aux dépens de la détection ASM ou des systèmes de destruction. Le contre-amiral J.C. Wood, chef, Doctrine et opérations maritimes ne faisait que faire écho à nombre d'autres témoignages en affirmant:

¹ *Délibérations du sous-comité sénatorial sur la défense nationale*, 2 mars 1982, p. 22:12.

Le sous-marin nucléaire est sans contredit le principal navire de guerre à l'heure actuelle . . . Mais rien n'effraie un sous-marin nucléaire autant qu'un sous-marin classique qui a l'avantage d'être très silencieux. La preuve nous en a été fournie par la Marine royale dans le conflit des Malouines. L'amiral Woodward . . . avait bien raison de s'inquiéter de la présence de deux petits sous-marins (argentina) qui rôdaient dans les parages . . . Je ne crois pas qu'on puisse . . . à la légère . . . nier l'utilité des sous-marins classiques . . . Vous seriez bien embêté, en tant que navire ennemi, s'ils lançaient leurs torpilles contre vous.

Chaque chose a donc son utilité. Si vous voulez du pétard pour votre dollar et que le Canada soit en mesure de tirer le canon quand sonne le clairon vous obtiendrez un rendement satisfaisant pour un investissement modeste dans des sous-marins classiques. Je crois qu'il nous faut un peu de variétés de bâtiments.²

Néanmoins, des progrès techniques ont été réalisés dans la détection aérienne, maritime et sous-marine des submersibles. Aujourd'hui, toutes les plates-formes de détection, y compris les sous-marins de lutte ASM, utilisent des sonars passifs plutôt qu'actifs. Si le sonar actif fournit des renseignements plus exacts et est efficace au moment de l'attaque qui précède immédiatement la destruction, le sonar passif, plus silencieux et d'une portée supérieure, est plus utiles pour les balayages de zone. Mais aucun des deux systèmes, employé seul ne pouvant suffire, les unités ASM doivent être dotées de l'un et de l'autre, ainsi que de tous les autres moyens de détection disponibles, pour compenser, ne serait-ce que partiellement, les avantages dont jouit le sous-marin: invisibilité, vitesse et surprise.

La plus récente innovation dans ce domaine est l'apparition de deux réseaux remorqués de sonars passifs, dits 'système tactique de détection remorqué' (TACTAS) et 'système de détecteurs de surveillance en réseaux remorqués'(SURTASS), modèles perfectionnés des dispositifs utilisés par les SSBN américains contre les sous-marins qui les ont pris en chasse. Il est de plus en plus question d'en équiper couramment ou autrement un certain nombre de bâtiments de surface, navires civils ou ravitailleurs, ainsi que les sous-marins. Ils permettent la détection à distance. Le système TACTAS permet d'entendre les sous-marins éloignés de 160 km ou plus. Le SURTASS, dont les portées sont encore plus grandes doit être relié à des satellites et des installations à terre. Les deux systèmes exigent un appui informatisé considérable. Leur efficacité est fonction de divers facteurs: bruit que fait le sous-marin, vitesse de remorquage ou bruit ambiant de la mer, cette dernière considération ayant une importance toute particulière pour les navires naviguant de conserve. Ils ne peuvent pas non plus localiser une cible. Cette mission doit être laissée à d'autres systèmes de détection, sonars à profondeur variable par exemple, qui sont en mesure d'explorer les couches sous-marines, mais dont la portée et la précision sont limitées, ou sonars de coque utilisables en mode passif ou actif, mais dont la portée est aussi très restreinte même s'ils peuvent être extrêmement précis en mode actif. Néanmoins, vu les très longues distances auxquelles le sous-marin peut à l'heure actuelle repérer sa cible et déclencher son attaque, les réseaux remorqués de sonars passifs deviennent un élément essentiel de l'armement des bâtiments de guerre de surface.

Pour la lutte ASM aéroportée, la bouée acoustique constitue un dispositif de détection indispensable. Les modèles courants ont une portée de détection de plusieurs kilomètres, mais utilisés seuls, ne renseignent pas sur le gisement. La bouée

² *Ibid.*, 19 avril 1983, p. 44:23.

acoustique passive, qui indique le gisement, utilisable à des profondeurs variables, permet à l'aéronavale de repérer ses objectifs à des distances variant entre 8 et 16 km, mais, pas plus que les réseaux remorqués de sonars passifs, elle n'indique avec précision à quelle distance se trouve la cible. Quand de telles données sont nécessaires, elle doit être assortie de bouées acoustiques actives d'une portée très faible (de 1,5 à 3 km). Exigeant aussi un soutien informatisé, elle est peu utile aux hélicoptères ou aux avions de patrouille maritime, sauf les plus perfectionnés.

Les sonars trempés qu'utilisent les aéronefs effectuent les mêmes tâches que les navires réservent aux sonars à profondeur variable, notamment le balayage des couches sous-marines. Très efficaces pour ces missions, ils doivent pourtant être remorqués à faible vitesse. En outre, leur portée exacte (encore secrète) ne dépasse probablement pas 3 ou 4 km.

Les hélicoptères et autres aéronefs utilisent le repérage par détecteurs d'anomalies magnétiques (MAD). Ils interviennent aussi à la phase de l'attaque, mais leur portée efficace dépasse à peine 300 m.

La détection des sous-marins n'est pas réservée aux seules plates-formes mobiles. Le système de surveillance acoustique sous-marine (SOSUS) consiste en un filet d'hydrophones reliés par câble à des stations à terre. Au départ, ce système américain était utilisé sur le plateau continental atlantique de l'Amérique du Nord. Il est actuellement déployé bien au-delà des approches de ce continent. Opérationnel depuis déjà plus de 30 ans il repère la majorité des sous-marins qui se déplacent à plus de 8 noeuds. On ne saurait dire si l'Union soviétique dispose d'un système comparable, mais sans doute s'est-elle dotée de dispositifs analogues pour la protection de ses régions côtières les plus névralgiques.

La guerre sous-marine: destruction

Une fois le sous-marin repéré, il faut encore le détruire. Le sous-marin moderne, capable de vitesses et de profondeurs accrues, est à peu près invulnérable aux grenades classiques de la Seconde Guerre mondiale. Même les mortiers anti-sous-marins capables de tirer une salve contre une cible distante de quelque 1 000 m ont vu leur efficacité réduite par le perfectionnement technologique du sous-marin. Celui-ci peut en effet se dérober entre le moment où il entend le bruit de la mise à feu et celui où la charge explose. La torpille lancée par roquette, qui remplace petit à petit les mortiers, réduit de façon appréciable l'intervalle entre la mise à feu et l'explosion.

La torpille est actuellement l'arme privilégiée de la lutte anti-sous-marine. C'est souvent d'ailleurs un véritable engin téléguidé. Les plus grosses continuent d'être lancées par sous-marins, mais les plus légères peuvent être larguées à partir de navires de surface, d'aéronefs voire d'hélicoptères. Les plus récents modèles sont extrêmement perfectionnés. C'est ainsi que la Mark 46 américaine peut utiliser un guidage actif ou passif pendant sa descente en spirale à la recherche de la cible et cela dès qu'elle se trouve à moins de 1 000 m de son objectif. (On tente à l'heure actuelle de l'améliorer pour contrer, l'utilisation sur les nouveaux sous-marins soviétiques, de revêtements capables d'absorption acoustique).

La combinaison roquette-torpille lancée depuis les navires de surface a une portée utile de plusieurs kilomètres. C'est le cas, entre autres, de la roquette anti-

sous-marine (ASROC) américaine à propulsion nucléaire ou classique, actuellement désuète (portée: 11 km); de l'Ikara australien, système équipé de guidage en vol (portée: 20 km); du Malafron français (portée: 15 km) et du SSN-14 soviétique (portée: 55 km). La plupart des torpilles lancées de sous-marins sont relativement lentes, avec une vitesse maximale de l'ordre de 50 noeuds. Beaucoup sont filoguidées vu la capacité limitée de leurs détecteurs acoustiques. Quoiqu'encombrant, ce dispositif ajoute à la précision de l'engin qui a à parcourir d'assez longues distances (30 à 50 km). En revanche, les roquettes lancées de sous-marins (SUBROC) à propulsion nucléaire ou classique et les armes de lutte anti-sous-marine téléguidées (missiles ASM-SOW) ou lancées à partir de plates-formes immergées, peuvent atteindre des vitesses beaucoup plus grandes sortant de l'eau pendant une bonne partie de leur course. À portée maximale (environ 35 km) elles sont toutefois moins précises. Il est en effet difficile de leur transmettre en vol des renseignements sur la cible.

Malgré les capacités accrues des armes ASM dont disposent maintenant les navires de surface, celles-ci ont une portée et une précision moins grandes que celles que peuvent lancer les sous-marins contre les navires de surface. C'est pourquoi, et à cause aussi de la complémentarité de leurs dispositifs de détection, que les navires ASM se déplacent habituellement sous la protection d'aéronefs à voilure fixe ou tournante qui, une fois le sous-marin repéré, peuvent très vite arriver à bonne portée. En fait, presque tous les navires ASM modernes sont conçus de façon à recevoir un ou deux hélicoptères ASM.

Les mines constituent aussi une menace sérieuse pour les sous-marins, tout particulièrement lorsqu'elles sont déployées dans des barrages anti-sous-marins tels que ceux prévus par l'OTAN dans le défilement 'Groënland, Islande, Royaume-Uni (GIUK)', entre les îles danoises, au large de Gibraltar et dans les Dardanelles. Elles deviennent de plus en plus dangereuses au fur et à mesure que la technologie permet d'y incorporer certaines caractéristiques d'autres systèmes. Notons par exemple le perfectionnement récent de la mine américaine Captor qui, mise à feu, libère une torpille à guidage acoustique, combinant ainsi la puissance des deux armes anti-sous-marines les plus meurtrières.

La guerre de surface

L'avènement du missile guidé et la mise au point ultérieure du missile à longue portée et à trajectoire rasante ont complété le processus amorcé pendant la Seconde Guerre mondiale subordonnant les bâtiments de surface au soutien aérien. Aujourd'hui, les grands bâtiments de surface sont conçus pour le transport jusqu'aux zones de combat d'aéronefs ou de missiles à longue portée, ou pour la protection d'autres navires de surface contre les aéronefs ou les missiles adverses. Même les plus petits navires ASM sont presque toujours en mesure de transporter des hélicoptères. La couverture aérienne est désormais essentielle à la planification des mouvements en surface.

L'époque où les navires devaient être en vue l'un de l'autre avant d'ouvrir le feu est aussi révolue; du fait du missile. Par ailleurs, dans un échange entre navires de surface, le missile peut avoir modifié l'ordre des choses en donnant l'avantage au plus petit des antagonistes, soit aux bâtiments de petite taille qui, éventuellement équipés de missiles aussi puissants que ceux d'un gros navire, peuvent tirer les premiers, leur silhouette réduite étant plus difficile à détecter au radar.

Toutefois, l'équilibre peut être rétabli au bénéfice du plus gros bâtiment si celui-ci est doté de meilleurs radars et de moyens plus efficaces de défense à courte portée. Quoi qu'il en soit, le missile a rendu plus puissants certains navires de petite taille, petits navires patrouilleurs rapides par exemple qui pourraient se révéler des adversaires dangereux dans certaines zones maritimes, à l'exclusion de certaines autres toutefois, ne tenant pas assez bien la mer par gros temps.

Le missile peut atteindre sa cible à des angles variant de près de 0° à 60° ou plus. Il sera bientôt doté de capacités de discrimination et d'acquisition des cibles grâce à divers systèmes d'autoguidage, dont les radars actifs et les capteurs infrarouges. Sa portée, considérable, n'est limitée que par les limites imposées à l'utilisateur en ce qui concerne le repérage des cibles. Le satellite permet une acquisition beaucoup plus précise des objectifs, mais ne peut être mis sur orbite en nombre suffisant pour soutenir un combat à très longue portée. À portée plus courte, mais toujours au-delà de l'horizon, des hélicoptères spécialement équipés ou d'autres aéronefs peuvent soit attaquer en solitaire, soit retransmettre par une liaison quelconque les renseignements sur la cible nécessaires aux navires de surface et aux sous-marins. Dans certains cas, l'aéronef constitue le troisième maillon d'un système complexe intégré auquel il fournit un guidage en vol ainsi que les premiers renseignements sur l'objectif.

À l'heure actuelle, l'Union soviétique possède toute une gamme de missiles allant du SSN-19 lancé en surface ou d'un sous-marin, d'une portée estimée à 500 km, et d'une vitesse de mach 2,5 avec capacité de détection transhorizon, au SSN-7 capable de franchir 55 km à mach 1. La courte portée de ce dernier peut toutefois constituer un avantage, l'objectif n'ayant guère que trois minutes ou moins pour réagir non pas à un seul missile, mais à des salves de quatre à huit, tirées depuis un SNA en plongée ou d'un navire de surface.

Les missiles qui équipent actuellement l'OTAN semblent avoir une moins grande capacité. L'Exocet AM-39, qui s'est illustré pendant le conflit des Malouines, est un missile subsonique d'une portée maximale de 50 à 70 km. La portée du plus récent modèle mer-mer, MM-40, ne dépasse pas 70 km. Le Harpoon américain, dont la portée est supérieure (90 km), n'a jamais été utilisé sur un théâtre d'opérations. Toutefois, il pourra peut-être donner plus de souplesse à l'OTAN et aux forces armées de ses pays membres puisqu'on peut le lancer à partir de navires de surface, de sous-marins et de plates-formes aéroportées. Avec son rayon de 500 km ou plus, le Tomahawk, autre arme américaine, triplera presque la portée la plus longue revendiquée par un missile occidental, soit les 180 km de l'Otomat franco-italien, sans pourtant pouvoir atteindre des vitesses supersoniques. L'OTAN ne possédera vraisemblablement pas de missiles aussi rapides avant la fin de la décennie.

Les mines restent l'arme maritime la moins coûteuse et, sous le rapport coût-efficacité, si l'on en juge par les résultats obtenus durant les dernières guerres, constituent l'arme la plus efficace contre les navires de surface. Pourtant, depuis la Seconde Guerre mondiale, l'Occident semble avoir presque totalement oublié leur valeur défensive et offensive.

La guerre des mines est en outre devenue beaucoup plus complexe et plus savante depuis la Seconde Guerre mondiale. La sensibilité des mécanismes de mise à feu, magnétiques, acoustiques ou à dépression, utilisés seuls ou ensemble,

est telle que les mines peuvent désormais être mouillées à de grandes profondeurs. Ces engins, toujours faciles à mouiller à partir d'aéronefs, de navires de surface et même de sous-marins, deviennent de plus en plus difficiles à draguer ou à chasser. Immergés en eau profonde, ils peuvent aujourd'hui être semés dans des zones beaucoup plus vastes. Les mines à orin, y compris celles qui sont mouillées à des profondeurs assez grandes, peuvent être draguées plus facilement que les mines acoustiques ou les mines magnétiques de fond mais celles qui présentent le plus de difficultés sont sans doute les mines à dépression qui doivent être explosées une à une. Elles peuvent être neutralisées grâce à diverses techniques: plongeurs équipés de sonars à main, véhicules télécommandés, chasseurs de mines à coque de bois ou de plastique, hélicoptères spécialement équipés, etc . . .

Le principal inconvénient des mines à dépression tient à ce qu'elles ralentissent considérablement les opérations. On doit non seulement s'en approcher très lentement, mais arriver à les distinguer des multiples déchets métalliques répandus sur les fonds marins. L'examen de chaque objet repéré, qu'il s'agisse ou non d'une mine, prend, estime-t-on de 15 à 20 minutes.

Bien que l'on ne sache pas encore si l'Union soviétique en possède, les mines de type Captor et d'autres mines mouillées en eaux profondes présenteront à l'avenir un danger encore plus grand pour les marines occidentales puisqu'elles peuvent être mouillées à des profondeurs supérieures à la portée, variant entre 25 et 35 m, des sonars de chasse aux mines. Ces mines pouvant être facilement mouillées, et à peu de frais, le défi à relever sera donc moins une question de technique que de répartition des ressources, qu'on pourra y consacrer: temps, ressources humaines, financières ou autres.

Le contre-amiral William Hughes (retraité) a fait au sous-comité une déclaration qui décrit très clairement le potentiel des mines:

Les mines représentent un moyen très bon marché et efficace de saper les opérations maritimes. En outre, elles peuvent être posées par des navires très ordinaires comme les navires soviétiques ou polonais qui passent par le détroit Juan de Fuca tous les ans. En 1981, par exemple, 600 de ces navires ont transité par des ports canadiens après avoir passé par le détroit.

L'efficacité de la guerre des mines a été amplement démontrée dans la guerre de Corée, quand les Coréens du Nord ont miné les approches de Wonsan en utilisant de vieilles mines russes posées par des jonques de pêche, empêchant ainsi pendant plusieurs jours le débarquement d'une force amphibie de l'ONU. Le commandant de cette opération, l'amiral Smith de la Marine américaine, faisait rapport en ces termes: 'J'ai perdu la suprématie en mer au profit d'un pays qui n'a même pas de marine et qui utilise des armes qui étaient déjà désuètes au moment de la Première guerre mondiale, armes qui sont transportées par des navires qui, eux, étaient déjà désuets à l'époque de la naissance du Christ.'³

La guerre aérienne

Si les aéronefs ne sont pas pour les forces navales un ennemi aussi insaisissable que les sous-marins, la campagne des Malouines montre clairement que la menace aérienne risque d'être aussi difficile à contrer que la menace sous-marine, faute d'équiper les navires ou les escadres de radars et de systèmes de détection

³ *Ibid.*, 22 mars 1983, pp. 43:22-23.

lointaine de bord du plus récent modèle. En faite, les missiles tirés à distance de sécurité et autres compliquent davantage les choses, rendant indispensable la détection lointaine. La rapidité de ces engins augmente en même temps que décroît la possibilité de les détecter par radars. Dans certains cas, la surface qu'ils présentent aux radars est inférieure à 500 cm² (soit un cercle d'un peu plus de 25 cm de diamètre). En outre, les hostilités au Liban, l'été dernier, indiqueraient que l'avion semble devoir reprendre l'avantage dans la guerre électronique.

Ce revirement ne présenterait peut-être pas un grave danger pour les formations navales articulées autour de porte-avions dont la défense 'multicouches' fait appel aux missiles et avions de combat pour la défense de zone à longue portée ainsi qu'aux missiles à plus courte portée, aux aéronefs, aux contre-mesures électroniques (CME) et aux canons à forte cadence pour la défense de zone et la défense à courte portée. Cependant, la sécurité des unités ou des groupes de surface dépourvus de moyens aériens propres et ne disposant que d'une mince couverture aérienne basée à terre peut être dangereusement compromise. Même s'ils n'ont pas à s'aventurer dans des zones à forte concentration aérienne ennemie et que 'leur théâtre d'opération se limite au littoral du Canada', l'ancien vice-chef de l'état-major de la défense, le vice-amiral John Allan (retraité) n'estime pas moins que nos navires sont vulnérables à l'aviation soviétique.⁴ En fait, le porte-avion lui-même risque de devenir de plus en plus la proie de missiles aéroportés capables d'atteindre, à des vitesses voisines de mach 3, des objectifs distants de quelque 300 km, soit à peu près la portée de la couverture aérienne embarquée.

C'est le chasseur supersonique, le F-14 américain, par exemple qui a pour mission la destruction des avions ennemis équipés de missiles à longue portée. D'une autonomie de vol d'environ 300 km il est équipé de missiles Phoenix largables à 100 km de distance contre six cibles à la fois, au maximum. Contre des forces ennemies elles-mêmes dotées de missiles, mais disposant d'une capacité moindre, il est possible d'assurer à un coût sensiblement moins élevé une couverture aérienne d'aéronefs à voilure fixe, tel le Sea Harrier, qui a prouvé sa souplesse et sa valeur aux Malouines. Mais — et ce conflit l'a prouvé, la défense à longue portée nécessite l'appui d'avions de détection lointaine. En outre, et tout particulièrement pour les grands porte-avions, la détection aérienne ne semble pas devoir progresser aussi rapidement que la menace qu'elle vise à contrer d'où l'intérêt que suscite la défense rapprochée.

Les formations navales peuvent assurer leur protection à des distances variant entre 50 et 100 km en utilisant, outre l'avion, toute une gamme de missiles. Toutefois, l'efficacité de ces armes, déjà fonction du temps d'alerte, pourrait encore être réduite par l'exigüité de l'écho radar et la grande vitesse d'approche des missiles adverses. L'AS-4, par exemple, constitue la principale menace soviétique aéroportée. Non seulement en a-t-on doté le bombardier Backfire supersonique moderne à longue portée, mais une fois lancé, ce missile franchira quelque 250 km ou plus à mach 2. D'où la nécessité de mettre en place des contre-systèmes onéreux sur les escorteurs des grandes unités. C'est ainsi que les croiseurs américains équipés en AEGIS, comptent d'abord et avant tout sur un réseau massif de radars à éléments multiples et coûtent près d'un milliard de dollars l'unité (dollars É.U. de 1983). L'utilisation d'ogives nucléaires en mer rendrait absolument indispensables des systèmes de ce genre, possibilité qu'on ne saurait écarter.

⁴ *Ibid.*, 3 mars 1983, p. 39:24.

La défense à courte portée peut être assurée soit par des missiles, soit par des canons à grande cadence de tir. Les premiers peuvent être extrêmement efficaces contre des aéronefs mais, sur les navires occidentaux du moins, leur efficacité est souvent réduite par la lenteur de la manoeuvre dans la lutte anti-missiles. On estime que le Crotale français et le Sea Wolf britannique renforceront sensiblement la capacité de l'OTAN, mais ce dernier engin est arrivé trop tard aux Malouines pour faire ses preuves sur le terrain. Les canons à très grande cadence guidés par radars sont à l'heure actuelle seuls armes jugés efficaces pour la défense rapprochée. Ils dressent un rideau de feu à 1 000 m d'un navire, ce qui fait exploser les ogives des projectiles ennemis. Les résultats des essais ont été très impressionnants, mais le fait d'avoir à faire très largement confiance aux radars automatisés, à quoi s'ajoutent la perspective d'ogives durcies et la possibilité d'avoir à faire face à l'arrivée de plus d'un missile à la fois, tirés en salve, montre bien les faiblesses du système compte tenu des progrès rapides de la technologie des missiles.

Les contre-mesures électroniques visent à protéger les cibles en aveuglant les moyens de détection (par exemple, en brouillant les radars ennemis) ou en présentant des leurres au tir ennemi (avec des nuées de plaquettes de brouillage). Mais la guerre électronique ne saurait être efficace sans l'appui d'instruments hautement perfectionnés surtout en ce qui concerne le radar et le traitement de l'information. Les dispositifs CME sont en outre moins efficaces lorsqu'il s'agit de copier les signatures de navires de plus fort tonnage, et tout porte à croire que les progrès de l'électronique applicables aux missiles sont au moins aussi rapides que ceux des contre-mesures électroniques efficaces. Par ailleurs, l'utilisation de leurres dans la guerre électronique risque d'avoir des effets secondaires graves: dans le conflit des Malouines, l'*Atlantic Conveyor* a été coulé par des missiles dirigés contre un navire de guerre. La cible visée avait 'distrainé' et détourné les missiles au moyen de plaquettes de brouillage, tactique qui peut constituer un inconvénient de taille pour les navires naviguant de conserve.

Le rôle des missiles

Dans le conflit des Malouines, les missiles anti-aériens et anti-navires ont joué un rôle décisif. Les avions de combat britanniques ont été abattus par des missiles anti-aériens et les navires de guerre ont été coulés par des missiles anti-navires. Les résultats ont été impressionnants, mais le fait d'avoir à faire très largement confiance aux radars automatisés, à quoi s'ajoutent la perspective d'ogives durcies et la possibilité d'avoir à faire face à l'arrivée de plus d'un missile à la fois, tirés en salve, montre bien les faiblesses du système compte tenu des progrès rapides de la technologie des missiles.

Rôle des missiles

Dans le conflit des Malouines, les missiles anti-aériens et anti-navires ont joué un rôle décisif. Les avions de combat britanniques ont été abattus par des missiles anti-aériens et les navires de guerre ont été coulés par des missiles anti-navires. Les résultats ont été impressionnants, mais le fait d'avoir à faire très largement confiance aux radars automatisés, à quoi s'ajoutent la perspective d'ogives durcies et la possibilité d'avoir à faire face à l'arrivée de plus d'un missile à la fois, tirés en salve, montre bien les faiblesses du système compte tenu des progrès rapides de la technologie des missiles.

Les progrès de l'électronique applicables aux missiles sont au moins aussi rapides que ceux des contre-mesures électroniques efficaces. Par ailleurs, l'utilisation de leurres dans la guerre électronique risque d'avoir des effets secondaires graves: dans le conflit des Malouines, l'*Atlantic Conveyor* a été coulé par des missiles dirigés contre un navire de guerre. La cible visée avait 'distrainé' et détourné les missiles au moyen de plaquettes de brouillage, tactique qui peut constituer un inconvénient de taille pour les navires naviguant de conserve.

LEÇONS DE LA CAMPAGNE DES MALOUINES

Importance de la campagne

L'invasion par l'Argentine des îles Malouines, le 2 avril 1982, a déclenché la plus importante opération navale depuis trente ans, soit depuis la guerre de Corée. Elle a donné l'occasion aux spécialistes d'en tirer de multiples leçons en matière de tactique navale et d'équipement. Les deux belligérants y ont utilisé un arsenal d'armes modernes, sans doute très étudiés, mais dont la capacité opérationnelle, jamais encore éprouvée, donnaient lieu aux conjectures les plus diverses.

Rôle des sous-marins

Le premier sous-marin nucléaire qui ait jamais participé à des hostilités ouvertes fut le H.M.S. *Conqueror* qui coula le croiseur argentin *General Belgrano* au nez de deux destroyers pourtant chargés de le protéger. À partir de ce moment, la flotte argentine n'osa plus quitter le port. En effet, bien que dotée d'un porte-avions et de quelques navires modernes de lutte ASM, dont deux destroyers type 42 construits en Grande-Bretagne, la Marine argentine jugea que la présence dans la région de sous-marins nucléaires de nationalité britannique rendait trop risquée une sortie en mer.

Jusqu'au débarquement de toutes les forces terrestres, les sous-marins argentins ont, de leur côté, sérieusement inquiété les commandants de la force d'intervention britannique. Si le *Santa Fe* fut surpris en surface et mis hors de combat pendant l'attaque britannique sur la Géorgie du Sud, un autre sous-marin argentin présentait encore un danger. Selon un rapport du Département américain de la Marine, un sous-marin argentin de construction allemande type 209 à propulsion mixte diesel-électrique 's'est trouvé en mer pendant quelque trente-six jours, parfois dans la zone d'opérations britannique (. . .) malgré tous les efforts et tous les engins utilisés contre lui par les unités ASM britanniques'.¹

Rôle des missiles

Dans le conflit des Malouines, les missiles embarqués et aéroportés ont été d'une meurtrière efficacité. Sur les 72 avions argentins touchés au cours des com-

¹ *Lessons of the Falklands: Summary Report*, Département de la Marine, Washington (D.C.), février 1983, partie 3.C. (Le principal poste (209) de mise à feu des torpilles ne fonctionnait pas et le panneau de commande secondaire était mal branché, ce qui, d'après la partie 3.Q du même rapport, explique qu'aucune des torpilles mises à feu n'ait atteint sa cible).

bats contre la force d'intervention navale et les forces terrestres britanniques², soixante-et-un (soit 85 p. 100) l'ont été par des missiles dont vingt-et-un (soit 29 p. 100) étaient embarqués. À deux reprises, les Exocet lancés par les Argentins ont eu des effets dévastateurs; c'est à eux qu'on doit la perte du *Sheffield* et de l'Atlantic Conveyor (atteint de deux missiles destinés à un navire de guerre).³ Un troisième missile endommagea le *Glamorgan*, sans le couler. Même si les avaries furent dans un cas attribués au carburant du missile et non à son ogive (qui n'avait pas explosé) l'Exocet eut incontestablement un effet marqué sur la conduite des opérations. On a même prétendu que c'est à cause de ce missile que la force d'intervention avait dû modifier sa tactique, 'en contraignant les porte-avions à rester la majeure partie de la journée à l'est des Malouines, sans doute pratiquement hors de portée de l'aviation argentine'⁴, mais ce qui avait pour effet de réduire grandement le temps de patrouille du Sea Harrier.⁵ Quoi qu'il en soit, le fait qu'on ait abondamment et avec succès utilisé les plaquettes de brouillage contre l'Exocet⁶ indique que l'emploi de certaines contre-mesures électroniques appropriés peut sérieusement gêner le missile.

Rôle des aéronefs et de la défense aérienne

La perte de six navires britanniques et les avaries causées à au moins dix autres⁷ lors d'attaques aériennes soulignent la nécessité d'assurer une défense aérienne efficace aux navires de surface par divers moyens: dispositifs de détection lointaine des aéronefs, couverture aérienne permettant d'intercepter à distance les appareils ennemis, mesures de défense de zone ou ponctuelle contre les aéronefs et les missiles et contre-mesures électroniques. Sans un tel soutien, les bâtiments de surface sont très vulnérables.

La Grande Bretagne a payé très cher l'absence de systèmes aéroportés d'alerte avancée, l'insuffisance de la portée, de la charge utile et de l'armement de ses appareils à voilure fixe et le rendement limité de ses radars embarqués ou aéroportés. Entre-temps, l'aviation argentine a prouvé que de vieux avions transportant des charges explosives de type classique pouvaient lourdement endommager des bâtiments de surface mal protégés, si les pilotes sont prêts à y mettre le prix. On ne saurait trop insister sur l'importance d'une bonne défense anti-aérienne sous forme d'une couverture aérienne et d'une défense à courte durée et de zone contre les avions et les missiles ennemis.

Le chasseur à décollage et à atterrissage verticaux Harrier a, avec d'autres matériels navals reçu le baptême du feu aux Malouines, avec des résultats étonnants surtout en ce qui a trait à la défense aérienne. Ces résultats ont poussé Bri-

² Si l'on compte les appareils touchés au sol, 117 avions argentins auraient été détruits; *The Falklands Campaign: The Lessons*, London, Cmmd. 8758, rapport du Secrétaire d'État à la Défense de la Grande-Bretagne présenté au Parlement britannique en décembre 1982, annexe B, note 3, p. 45.

³ *Ibid.*, par. 119. Voir aussi *La crise des Malouines*, rapport de l'Assemblée de l'Union de l'Europe occidentale, Document 935, 8 novembre 1982 p. 22.

⁴ *The Falklands Campaign: The Lessons*, op. cit. par. 228

⁵ *Idem.*

⁶ *Ibid.*, par. 229.

⁷ *Ibid.*, par. 218 (Voir aussi: *Lessons of the Falklands: Summary Report*, p. C.I).

tanniques et Américains à poursuivre les études visant à assurer une couverture aérienne aux convois navals à partir de navires porte-conteneurs transformés en porte-chasseurs ADAV.

Même si ce n'était pas la première fois qu'il servait à la guerre, l'hélicoptère a fait la preuve de son adaptabilité à des rôles divers: lutte ASM, guerre anti-navires, logistique, recherche et sauvetage, évacuation des blessés, reconnaissance et appui. On les a même affectés ou destinés à des fins tout à fait nouvelles. Ainsi, on se serait servi d'hélicoptères dit-on, pour dévier l'Exocet de sa trajectoire. Malheureusement pour la force d'intervention, ce n'est qu'une semaine après la fin des hostilités que les techniciens sont parvenus à modifier le Sea King de façon à y embarquer le radar à longue portée du Nimrod. Les Britanniques auraient ainsi disposé du moyen de détection lointaine de bord qui leur a si cruellement fait défaut (et dont ils ont décidé de doter leurs porte-avions suite à l'expérience des Malouines).

Conception des navires

Les architectes navals ont également tiré certaines leçons de la guerre des Malouines. Les journaux ont, semble-t-il, exagéré au début le rôle joué par l'aluminium dans les incendies qui ont ravagé les navires britanniques. À cet égard, le ministère de la Défense de la Grande Bretagne a affirmé catégoriquement que 'rien ne prouve que l'aluminium eût contribué à la perte d'un navire quelconque'⁸. On savait toutefois depuis assez longtemps que ce métal, utilisé dans la construction des superstructures, n'était pas à toute épreuve. Que les gaines protégeant les milliers de kilomètres de câbles électroniques et électriques, mal ignifugées, aient dégagé en brûlant beaucoup de fumée et de flammes toxiques explique bien davantage la difficulté qu'on a eue à éteindre les brasiers. La perte de certains navires fait ressortir l'extrême importance du compartimentage et des installations de sécurité.

Systèmes et mesures de soutien

Le vice-amiral H.A. Porter (retraité) a rappelé au sous-comité qu' '... après une campagne comme celle des îles Malouines, les amateurs examinent les tactiques employées tandis que les professionnels se concentrent sur une analyse de la logistique qui a rendu la campagne possible.'⁹ Selon lui, le soutien logistique a été 'remarquable' pendant cette campagne.¹⁰

Celle-ci a prouvé qu'il était vital que par des lois et des mesures appropriées, le gouvernement puisse faire appel aux ressources civiles, avant même l'ouverture des hostilités. Le premier ministre britannique, M^{me} Margaret Thatcher, a ordonné la constitution et l'envoi de la force d'intervention alors qu'une solution négociée au conflit lui semblait encore possible ou du moins bien avant les premiers engagements véritables. Des 110 bâtiments effectivement employés à ces opérations 45 étaient des navires marchands contre 44 navires de guerre et 22 navires auxiliaires. Les navires marchands ont transporté vers l'Atlantique sud

⁸ *Ibid*, par. 220.

⁹ *Délibérations du sous-comité sénatorial sur la défense nationale*, 22 mars 1983, p. 43:9.

¹⁰ *Ibid*.

9 000 militaires, 100 000 tonnes de cargaison et 95 avions. Le convoi de ravitaillement a transporté 400 000 tonnes de combustible.¹¹ Les navires de commerce distraits de leur vocation normale ont pu être rassemblés en quatre ou cinq jours. Les équipages se composaient entièrement de volontaires civils et les Britanniques disposaient du plan et des ressources voulues pour cette mobilisation. Comme le fait remarquer le rapport du ministère de la Défense de la Grande-Bretagne:

*L'exécution aisée et rapide du plan de réquisition des navires marchands . . . a été l'une des opérations les mieux réussies de la campagne. Quelque 45 navires marchands . . . allant des paquebots aux chalutiers . . . ont assuré un soutien essentiel à toutes les opérations logistiques. Des pétroliers ont approvisionné les navires, les avions et les forces terrestres. Des paquebots, comme le *QE2* et le *Canberra*, ainsi que des traversiers ont été utilisés comme transporteurs de troupes. Des navires de charge comme l'*Atlantic Conveyor* ont servi à transporter des hélicoptères, le matériel lourd des Harrier et des munitions. D'autres navires ont été transformés en navires-hôpitaux, en navires-ateliers et en remorqueurs. Tous . . . étaient conduits par des équipages composés de volontaires civils, secondés par de petites équipes de la marine ou de l'aviation'.¹²*

En raison des ressources limitées que le Canada veut ou peut consacrer à la défense, le caractère exceptionnel de l'emploi fait des ressources civiles est sans doute la leçon la plus utile à tirer de la crise des Malouines.

Autres enseignements du conflit des Malouines

Le Canada ferait bien de s'inspirer aussi de l'esprit de détermination et d'initiative qui a marqué le conflit des Malouines. La plupart des observateurs s'accordent à dire que l'Argentine n'aurait pas envahi ces îles si la Grande-Bretagne avait maintenu une présence navale dans la région, par exemple une frégate ou un sous-marin nucléaire. En outre, même s'il faut reconnaître qu'en parvenant à monter d'aussi loin une opération combinée, la Grande-Bretagne a réalisé un exploit remarquable le fait qu'un petit pays aux ressources militaires limitées soit presque parvenu, sur mer tout au moins, à vaincre une puissance mondiale et la troisième flotte du monde, a de quoi faire réfléchir les Canadiens.

Enfin, la campagne des Malouines a montré l'échec des planificateurs. En donnant suite aux recommandations du Livre blanc sur la défense de juin 1981, la Grande-Bretagne avait commencé à désarmer ceux de ces navires qui pouvaient précisément servir le plus utilement à des opérations classiques limitées. On a même soutenu, peut-être avec raison, que le gouvernement britannique aurait eu du mal à constituer sa force d'intervention si l'Argentine avait retardé de six mois ou d'un an son invasion. Mais les Britanniques n'ont pas le monopole des plans de défense inadéquats. Le vice-amiral Porter a fait remarquer au sous-comité qu'en matière de prédictions, l'incertitude est reine et que:

Les planificateurs font de leur mieux, mais comme vous le savez tous, il est presque impossible de prévoir l'avenir dans le secteur militaire. La seule chose que l'on puisse dire avec quelque certitude c'est que l'avenir ne se déroulera pas conformément aux plans. Le dernier conflit dans lequel la Marine canadienne est intervenue est la guerre de Corée. Cette guerre n'avait pas été prévue dans le plan de défense de l'épo-

¹¹ *The Falklands Campaign: The Lessons*, par. 107.

¹² *Ibid*, par. 246 (lignes soulignées par nous).

RAISON D'ÊTRE DES FORCES NAVALES

Les engagements en matière de défense

Paru en 1971, le Livre blanc sur la politique de défense intitulé: *La défense dans les années 70* énumérait les quatre grandes tâches confiées aux Forces armées canadiennes, savoir: la protection de notre souveraineté, la défense de l'Amérique du Nord, la participation active à l'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord et les opérations de maintien de la paix. Douze ans ont passé depuis la publication de ce document, mais rien n'est venu infirmer la validité de ces objectifs généraux. En fait, rien ne laisse croire que le Canada pourrait à court terme abandonner l'une quelconque de ces priorités.

Les quatre tâches en question sont à peu près indissociables. Les opérations de maintien de la paix pourraient empêcher qu'un conflit ne dégénère en un affrontement général qui ferait planer une menace directe sur notre pays. Notre participation à l'OTAN permet au Canada de reporter à distance la défense de son territoire, de ses institutions et de son mode de vie tout en lui garantissant une aide dans l'éventualité d'une menace directe dirigée contre lui ou contre le continent américain. En contribuant à la défense de l'Amérique du Nord, le Canada aide à entretenir le potentiel de dissuasion des forces américaines et à profiter de la protection qu'elles assurent, dans des conditions d'ailleurs pleinement compatibles avec sa souveraineté. Quant à la protection de la souveraineté du Canada c'est en somme la pierre angulaire du programme de défense tout entier.

Mais les engagements n'ont la plupart du temps qu'une valeur indicative. Nos forces armées ont besoin de savoir quelles sont aujourd'hui ses priorités et ses missions. C'est que le monde a évolué depuis 1971. La technologie militaire a changé du tout au tout, alors que le rôle de nos armées repose sur une hypothèse formulée en 1971, aujourd'hui contestée, voire largement dépassée dans vingt ans, savoir que: 'seule une attaque nucléaire déclenchée à grande échelle constitue une menace militaire, directe et extérieure, à la sécurité nationale du Canada'.¹ De là à déduire que la défense, par opposition à la protection de la souveraineté, serait toujours assurée en collaboration avec nos alliés, surtout les États-Unis par l'entremise de NORAD et, dans un deuxième temps par l'OTAN, il n'y avait qu'un pas.

Les auteurs du Livre blanc sur *La défense dans les années 70* ont reconnu que le Canada devait disposer des moyens voulus pour s'acquitter seul de certaines

¹ *La Défense dans les années 70*, Livre blanc sur la politique de défense, p. 28.

missions liées à la protection de sa souveraineté, mais ils ont omis de dire que l'affirmation de la souveraineté comportait des tâches essentiellement militaires, à côté de simples fonctions de police. Voici ce qu'on peut lire en effet sous la rubrique 'Protection du Canada':

... ce rôle des Forces armées comporte deux aspects principaux, à savoir la surveillance et le contrôle. En matière de surveillance, nous devons assurer la détection et l'identification afin de nous renseigner sur les événements qui se produisent sur notre territoire aussi bien que dans notre espace aérien et sous nos eaux côtières. Le contrôle entend les actes appropriés qui doivent être posés pour assurer le respect des lois et règlements.²

Pour le sous-comité la protection de la souveraineté canadienne exige, à tout le moins en ce qui a trait au COMAR, que le Canada soit en mesure d'exercer son autorité sur ses eaux territoriales en temps de paix, de prouver avec succès qu'il est en mesure de réagir à toute manifestation de force dirigée contre lui et d'écarter d'avance les risques d'intervention militaire inspirés par un esprit d'opportunisme favorisé par l'absence d'un potentiel défensif.

La souveraineté est plus qu'un simple leitmotiv. Elle doit être constamment affirmée, exercée de façon aussi tangible que visible. La géographie du Canada exige qu'elle le soit tout particulièrement dans l'Arctique et sur nos immenses littoraux, à l'est comme à l'ouest. L'inertie ne ferait qu'encourager amis ou ennemis à empiéter sur notre souveraineté. C'est dire qu'étant donné notre position géostratégique, toute réticence ou incapacité de notre part à assurer, du moins en partie, notre propre défense, obligerait les États-Unis à y pourvoir au détriment de la souveraineté canadienne.

Un pays membre d'une alliance, ne saurait sans danger supposer, dans le contexte de sa sécurité nationale, qu'il ne sera jamais appelé à défendre seul ses intérêts. Se donner les moyens d'assurer seul sa propre défense doit être l'objectif prioritaire dans la mesure où le permettent ses ressources, compte tenu de la multiplicité des besoins à combler. Le gouvernement de ce pays pourrait aussi décider que rien ne saurait mieux et plus économiquement garantir la sécurité du territoire national que son adhésion à des pactes de défense collective. Pour des puissances secondaires comme le Canada, il est sans doute normal de faire largement confiance aux alliances. Si on doit choisir entre moyens optimaux d'autodéfense et défense collective il faudra peut-être pencher en faveur de l'alliance. Il ne faut jamais perdre de vue, cependant, qu'en retour ce choix comporte pour le pays en cause certaines obligations, sans quoi il risque de se retrouver sans protection.

L'interprétation de la première tâche des Forces armées canadiennes, la protection de la souveraineté canadienne, ayant été étroitement limitée à des fonctions de police, le sous-comité recommande que l'énoncé de cette tâche soit reformulé de façon à y inclure expressément la défense du Canada.

Les priorités en 1971

Le Livre blanc de 1971 renseigne fort utilement sur ce qu'étaient alors les priorités du gouvernement en matière de défense maritime. La protection de la

² *Ibid*, p. 19.

souveraineté canadienne venait en tête de liste et l'on estimait que le ministère de la Défense nationale aurait probablement à accroître son activité de surveillance dans le nord canadien, de détection sous-marine dans l'Arctique et de contrôle des eaux territoriales. L'avion de patrouille Argus à long rayon d'action, l'appareil Tracker et d'autres forces maritimes existantes, auraient continué d'assurer ces tâches. En outre, ayant laissé entrevoir l'acquisition d'un nouvel avion de patrouille à grande autonomie le Livre blanc évoquait l'intérêt qu'il y aurait à accroître notre capacité de détection sous-marine dans l'Arctique. Il y était question de l'achat éventuel d'hydroptères, de navires de patrouille rapides et d'aéroglesseurs pour les opérations de surveillance et de contrôle.

Selon le Livre blanc, le Canada affecterait à la défense maritime de l'Amérique du Nord les vingt contre-torpilleurs, les trois navires de soutien, les quatre sous-marins et les quelques escadrons aériens qu'il possédait à l'époque.³ Toutefois, la Marine réduirait, au profit d'autres missions maritimes, l'accent mis sur la 'guerre anti-sous-marine en tant qu'effort dirigé contre les missiles balistiques lancés à partir de sous-marins'.⁴ Aucune précision n'était donnée sur les autres rôles, mais on lit dans *La défense dans les années 70* ce qui suit:

Le gouvernement estime qu'il est maintenant nécessaire de donner une nouvelle orientation aux Forces maritimes du Canada, tout en ayant comme objectif à long terme de former un système de défense doté d'un potentiel d'utilisations d'ordre général qui soit plus adaptable. La nécessité qu'il y a de posséder une certaine souplesse est liée à l'impossibilité de savoir de manière précise quelles activités maritimes seront nécessaires au cours des prochaines années et quelles autres activités ne le seront pas.⁵

Sera-t-il permis au sous-comité de rappeler aux Canadiens que le long terme est déjà écoulé, mais que la souplesse, elle, se fait toujours attendre?

Le Livre blanc ne traitait qu'en termes très généraux la participation canadienne aux opérations maritimes de l'OTAN. Le gouvernement continuerait à prendre sa part de la défense navale de l'Alliance, à affecter des navires, des aéronefs et des sous-marins à l'OTAN en cas d'urgence et à fournir des navires à la Force navale permanente de l'Atlantique (STANAVFORLANT). Les navires et aéronefs qui exécuteraient ces tâches pour le compte de l'OTAN seraient les mêmes vingt contre-torpilleurs, trois navires de soutien, quatre sous-marins et les escadrons d'Argus et de Tracker déjà utilisés pour la protection du Canada, la défense de l'Amérique du Nord et d'autres tâches.

Le Livre blanc ne contenait aucune mention précise d'une éventuelle participation navale aux opérations de maintien de la paix, mais dès 1969, notre marine avait eu l'occasion de participer au transport et au soutien logistique de divers contingents de maintien de la paix et l'on prévoyait que cette expérience pourrait se répéter en cas de besoin. Il serait évidemment facile, par exemple, d'affecter les trois navires de soutien de la flotte au transport de troupes et à leur ravitaillement.

³ *Ibid*, p. 31. Ces navires et ces aéronefs se destinaient à des tâches multiples: missions de surveillance et de contrôle, engagements envers l'OTAN et opérations de maintien de la paix, au besoin.

⁴ *Ibid*, p. 31.

⁵ *Idem*.

Il n'était pas question de se doter de navires spécialement conçus pour des opérations de ce genre.

Les attributions actuelles du COMAR

a) *La description des tâches.*

Les auteurs de *La défense dans les années 70* n'ont pas abordé la question des activités ou des besoins maritimes du Canada sous l'angle militaire, la liste exacte de ces tâches ne pouvant être dressée qu'une fois fixées les grandes lignes de la politique de défense. Après 1971, le gouvernement canadien avait retenu cinquante-cinq tâches principales dont certaines exigeaient la participation de tous les éléments: terrestres, aériens, maritimes, communications, etc., les autres tâches relevant le plus souvent d'une arme en particulier. Une révision toute récente fait maintenant état de cinquante-six tâches opérationnelles et de onze tâches diverses. Le nouveau document figure en appendice (voir annexe A). La cinquante-sixième tâche (14.01) consiste à 'empêcher que n'éclatent ou ne s'étendent les hostilités dans les régions où la situation est tendue'. À part cela, l'énoncé des tâches est resté essentiellement le même que dans la version antérieure reçue par le sous-comité.

Le rapport entre les engagements pris en 1971 et la liste des tâches militaires dressée subséquemment est clair. Il permet de confronter utilement les résultats actuels avec les déclarations antérieures du gouvernement. L'annexe B présente sous forme de tableau la corrélation entre les engagements et les tâches.

b) *Les problèmes de forme.*

Le sous-comité s'étonne que la liste des tâches soit restée secrète jusqu'à tout récemment. Le présent rapport parlementaire sur la défense est le premier qui ait pu en tirer profit. Depuis quelques années, le Parlement du Canada affecte des sommes considérables à la défense et pourtant, jusqu'à la publication de ce document, il n'a jamais très bien su à quoi elles étaient destinés. Maintenant qu'est connu le répertoire des tâches, il est encore plus inquiétant d'y constater l'absence d'un ordre d'importance ou de priorité quelconque. Par exemple, la liste accorde autant d'importance à l'assurance d'une présence canadienne à l'extérieur du pays en faisant des visites opérationnelles, officielles ou à titre officieux à des pays étrangers' (4:09) qu'à celle consistant à repérer et neutraliser 'les mines posées dans les eaux canadiennes' (9:01), ou à appuyer 'les activités d'organismes locaux comme l'Ambulance Saint-Jean et la Société canadienne de la Croix-Rouge et des activités menées dans le cadre de programmes de loisirs' (6:02). Par ailleurs la simple existence d'une liste des tâches ne signifie nullement qu'il y sera donné une suite pratique. Le document reçu par le sous-comité précise: 'Le seul fait qu'une tâche existe ne signifie pas nécessairement que le Ministère ait pu y affecter des ressources.'

Pour être utile, le document doit être plus qu'une simple liste que n'accompagne ni critère de performance, ni description de l'équipement ou autres ressources affectées à l'exécution des tâches ou disponibles à cette fin, ni — ou peu s'en faut — d'indications quant au partage des responsabilités entre les divers ministères. Ainsi, il devrait, par exemple, préciser quel sera, dans certaines situations, le

ministère de première intervention, notamment en cas de violation des droits de pêche où sont mis en cause des organismes gouvernementaux autres que le ministère de la Défense nationale. Il devrait décrire les ressources militaires disponibles et la capacité de soutien militaire des autres ministères. L'absence de tels renseignements ne permet pas de juger si le ministère peut ou non s'acquitter des missions qui lui sont confiées.

En guise de dernier commentaire sur la forme, signalons que les tâches ne sont pas présentées de façon à permettre au COMAR, au moment de déterminer les critères de performance et les ressources disponibles, de tenir compte de la situation et des besoins radicalement différents de chacune des trois régions côtières du Canada, et encore moins de ceux des diverses zones de l'OTAN. La liste des tâches devrait être établie, autant que possible, en fonction des réalités géographiques et des besoins appropriés en équipement qui ont une incidence considérable sur les opérations navales. Par ailleurs, l'énumération des tâches assignées aux Forces armées sur chacune des côtes en regard des ressources disponibles, ferait mieux comprendre ce que doit être la protection de nos trois régions côtières atlantique, pacifique et arctique — sans favoriser l'une aux dépens de l'autre. La liste actuelle ne distinguant en rien les tâches et le MDN ne fournissant habituellement que des données globales sur les ressources dont il dispose, la baisse de potentiel dans une région donnée ou les passages de ressources de l'une à l'autre ne sont pas facilement repérables.

c) Les problèmes de contenu.

Le sous-comité s'étonne de ce qu'on ne semble pas avoir songé à faire participer le ministère de la Défense nationale à la conception et à l'achat de navires et d'aéronefs destinés à d'autres flottes civiles du gouvernement. Autre lacune flagrante de la liste: on y cherche vainement la moindre mention de la recherche des autres ressources gouvernementales ou privées éventuellement utilisables ou adaptables à des fins militaires en cas de conflit, pas plus qu'il n'y est question d'un plan quelconque de mobilisation à cet égard. Peut-être la tâche 10.06 qui consiste à 'fournir les moyens pour effectuer la mobilisation' englobe-t-elle toutes les autres questions, mais si tel est le cas, l'énoncé est beaucoup trop vague.

La liste des tâches a cela aussi d'étonnant qu'elle ne prévoit pas expressément la nécessité pour le Canada d'être en mesure de se défendre seul dans certaines circonstances. Ainsi, le document n'envisage que l'éventualité d'un conflit majeur entre l'est et l'ouest ou celle d'un affrontement auquel les États-Unis ne participeraient pas activement à nos côtés. Aucune mention n'est clairement faite, par exemple, de l'interdiction de l'accès aux eaux canadiennes. Lorsqu'il est question d'une mission militaire purement canadienne, repérage et neutralisation des mines par exemple, rien n'indique que le Canada dispose du matériel nécessaire.

La description des tâches prévoit que le COMAR 'escortera les éléments de la brigade BCTAM (brigade canadienne transportable par air et par mer) transporté par mer vers les eaux nord-européennes' (tâche 10.02). Cet engagement crée de gros problèmes au COMAR. Si l'on autorisait le transport en période de crise, mais avant le déclenchement des hostilités, l'activités du Groupe-brigade CAST pourrait vraisemblablement aggraver les tensions et accroître le danger de guerre. Par contre, si le Canada attendait le moment politiquement propice pour envoyer cette force, elle risquerait fort de ne pas se mettre en route avant que les pays du

Pacte de Varsovie ne déclenchent une attaque contre le nord de la Norvège, ce qui ferait avorter l'opération, le gouvernement ayant en effet indiqué qu'il ne dépêcherait pas le Groupe-brigade CAST après le déclenchement d'hostilités. Par ailleurs, cette force, qui pourrait déjà avoir fait mouvement, pourrait être surprise en mer, au large de la Norvège, par exemple, au moment où l'attaque serait déclenchée par les pays du Pacte de Varsovie. On conçoit que dans ce cas les pertes en hommes, en transporteurs et en escorteurs pourraient être extrêmement lourdes.

L'engagement du Groupe-brigade CAST pose un autre problème, savoir la difficulté d'entreprendre une évacuation par mer, auquel cas la force pourrait subir des pertes très lourdes. En outre, il y a à l'heure actuelle pénurie d'escorteurs adéquats. Étant donné les plans actuels concernant le remplacement des navires, il faudra attendre au moins 1992 avant que le Canada puisse espérer assembler une force de sept à dix navires capables d'escorter les navires du Groupe CAST (c'est-à-dire qui soient en mesure à la fois d'assurer une protection raisonnable et de survivre dans un milieu hostile à risques multiples). Les difficultés et les dangers que comporte le volet maritime de cette opération et les autres considérations liées au CAST dont fait état le document intitulé *Les effectifs des Forces armées canadiennes*,⁶ portent le sous-comité à suggérer que le gouvernement envisage de préalablement mettre en place l'équipement de la brigade CAST et de ne compter que sur l'aviation pour le transport des hommes, s'il entend rester fidèle à ses engagements à cet égard. Ce serait peut-être la solution la moins coûteuse en équipement, en argent et peut-être même en hommes.

Le sous-comité recommande comme il l'a fait dans son premier rapport, que le Canada, en consultation avec la Norvège, les autres gouvernements alliés et les commandants militaires de l'Alliance, réexamine la question tout entière de l'engagement relatif au Groupe-brigade CAST.

La protection rapprochée des convois, élément de la tâche 10.01, mérite aussi d'être discutée et le sera en détail dans le contexte des besoins en équipement dont il sera question au chapitre suivant.⁷

d) Une approche plus judicieuse.

En résumé, le sous-comité a jugé que la liste des tâches de défense présentait des insuffisances, de forme autant que de contenu, et qu'elle devait être révisée sans plus tarder. On ne saurait cependant lui faire grief de tous les maux qui affligent les forces maritimes du Canada explicables par le défaut de financement — phénomène déjà ancien — par le fait que les besoins militaires n'ont pas été déterminés et par l'insuffisance des programmes de construction. La révision de la liste n'en serait pas moins un pas dans la bonne direction.

Le sous-comité recommande que la Description des tâches militaires qui régit les opérations courantes des Forces armées du Canada soit formulée immédiatement de façon à insister, comme il convient, sur la défense du Canada, à préciser les priorités, à énoncer les critères de performance, à

⁶ *Les effectifs des Forces armées canadiennes*, premier rapport du Sous-comité sur la défense nationale du Comité sénatorial permanent des affaires étrangères, Ottawa, janvier 1982. (Voir tout particulièrement pp. 19-20).

⁷ Voir chapitre VII, page 83.

recenser les ressources consacrées à ces fins et leur répartition géographique.

Il est logique de penser que l'ordre de priorité des diverses tâches sera modifié de temps à autre, comme le sera aussi l'importance accordée à chacune d'entre elles, au fur et à mesure que le gouvernement réévaluera la conjoncture stratégique, technologique, financière et politique.

Pris ensemble ou individuellement, ces changements pourraient influencer notablement sur la politique officielle. C'est ainsi qu'un officier supérieur témoignant devant le sous-comité, énumérait six missions maritimes l'une étant de 'contribuer un effectif maritime pour donner suite aux accords internationaux en vue de prévenir ou de contenir les conflits à l'extérieur de l'OTAN'.⁸ Il serait peut-être indiqué à notre époque de se préparer à cette tâche, mais l'on s'écarterait alors de la politique énoncée dans *La défense dans les années 70*. Du reste il n'en n'est pas question dans la liste actuelle, à moins que la nouvelle fonction évoquée plus tôt (14.01) ne puisse être interprétée en ce sens.

Pareilles modifications sont assez importantes pour faire l'objet d'un énoncé formel de politique et d'un débat avant d'être transformées en missions pour les Forces armées. Elles devraient être reconnues et justifiées par le gouvernement. Des changements de ce genre ne doivent pas être introduits en catimini, au gré des circonstances et à l'insu du public. Si on attend des Canadiens qu'ils pourvoient suffisamment à leur défense, on doit leur fournir, à eux et à leurs élus les données voulues.

Afin que le public canadien puisse mieux comprendre les besoins en matière de défense et le Parlement exercer un meilleur contrôle sur les crédits qui y sont affectés, le sous-comité recommande que la description des tâches militaires une fois revue et augmentée, soit révisée au début de chaque nouvelle législature et déposée aux fins de renvoi aux comités compétents des deux Chambres.

On attirerait ainsi, à intervalles réguliers, l'attention du public sur ces questions de défense qui feraient l'objet, au Parlement, d'un grand débat bien structuré. Qui se souvient du dernier débat de ce genre? En outre, chaque parti politique national devrait élaborer une politique de défense en prévision de ce débat ou comme suite à celui-ci. Les partis politiques ne pourraient mettre la question de défense sous le boisseau ou, au mieux, la confier à un quarteron de parlementaires intéressés. Pour toutes ces raisons, le sous-comité estime que les deux recommandations précédentes sont parmi les plus importantes du présent rapport.

L'aptitude du COMAR à s'acquitter de ses tâches actuelles

L'un des grands reproches adressés au gouvernement c'est de n'avoir pas sérieusement cherché à appliquer sa propre politique. À cet égard et après examen des témoignages recueillis, le sous-comité avait conclu dans son premier rapport que: 'L'état actuel du Commandement maritime reflète l'incertitude évidente du gouvernement à l'égard des engagements maritimes actuels, et l'incapacité de

⁸ *Délibérations du sous-comité sénatorial sur la Défense nationale*, 9 mars 1982, pp. 23:7-10.

maintenir la crédibilité de la flotte grâce à l'addition de nouveaux navires consacrés à des objectifs réalisables'.⁹

Ce constat s'appuie sur des évaluations de l'aptitude du Commandement maritime à s'acquitter d'un certain nombre de ses tâches principales, en temps de paix ou en temps de guerre. Par exemple, le COMAR ne possède pas encore, pour ses missions de surveillance et de maintien de la souveraineté, les patrouilleurs modernes annoncés dans le Livre blanc de 1971. Il doit, pour cela, s'en remettre à ses trop rares contre-torpilleurs à qui de pareilles missions ne sauraient être confiées que si elles ne sont perçues que comme incidentes ou accessoires. On n'a pas davantage, prévu d'armer des navires provenant d'autres flottes du gouvernement, afin de seconder le COMAR, au besoin, dans leur exécution.

On est vraiment sidéré de constater qu'aucun équipement supplémentaire, conçu pour la défense de la souveraineté et les tâches connexes en temps de guerre, n'ait été fourni au COMAR, surtout lorsqu'on songe aux vastes et nouvelles étendues d'eau sur lesquelles le Canada entend exercer son autorité depuis la publication de la *La défense dans les années 70*. M. L.A. Willis, du ministère de la Justice, a décrit la situation ainsi qu'il suit:

Depuis 1970 . . . la zone territoriale s'étendant en mer [a] été portée de trois milles à l'époque à douze milles. Vers la rive, en partant de la ligne de base tracée en fonction des caps . . . il existe des étendues d'eau intérieures où la souveraineté du Canada est complète. En plus, . . . il existe un certain nombre de zones où le Canada a des revendications spéciales historiques, . . . comme la baie d'Hudson, le golfe du Saint-Laurent et les eaux de l'archipel de l'Arctique . . . [et] la baie de Fundy également. . . Dans le cas de la mer territoriale, notre souveraineté est en général absolue et uniquement sujette au droit de passage inoffensif . . . À partir de ces zones vers le large, le Canada exerce des droits souverains sur les ressources des fonds marins . . . convention de 1958 . . . La nouvelle définition du plateau continental, telle qu'élaborée au cours des récentes négociations, (et contenue dans la *Loi sur le pétrole et le gaz du Canada*) . . . englobe, comme limite minimale du plateau continental, la zone limite de 200 milles. Elle permet également au Canada d'exercer sa juridiction sur le plateau continental au-delà de la limite de 200 milles lorsque les caractéristiques physiques réelles du fond marin indiquent qu'il y a une prolongation naturelle du territoire canadien au-delà de cette limite . . . (par exemple) . . . sur la côte est . . . au-delà de 400 milles marins . . .

. . . [L']autre catégorie spéciale de juridiction au large des côtes . . . se limite au contrôle de la pollution et de l'environnement, uniquement . . . [Elle couvre] 100 milles des eaux arctiques, . . . à partir de n'importe quel point de la côte au nord du 60^e parallèle de latitude . . . (y compris la côte des îles au nord du 60^e parallèle.)¹⁰

Pour assurer la surveillance et le contrôle de la zone économique côtière nécessaire à l'exercice de sa souveraineté en temps de paix, le Canada dispose des navires et des aéronefs de deux ministères, outre celui de la Défense nationale. Pêches et Océans possède cinquante-six navires d'inspection des pêches et de recherches scientifiques d'un tonnage respectable. Transports Canada, plus précisément la Garde côtière, a cinquante navires de ce genre et trente-quatre hélicoptères. Mais un grand nombre de ces bâtiments ne peuvent dépasser la limite terri-

⁹ *Les effectifs des Forces armées canadiennes*, pp.26-27.

¹⁰ *Délibérations du sous-comité sénatorial sur la défense nationale*, 23 février 1983, pp.21:26-29.

toriale de 200 milles. Si ce n'est dix navires de la flotte du ministère des Pêches et des Océans et trente-sept navires de la Garde côtière. Un grand nombre d'autres navires sont de conception tellement spécialisée qu'ils ne seraient à peu près inutilisables que pour des opérations de surveillance et de contrôle. Aucun n'est armé ou susceptible de l'être; et aucun n'a été conçu de façon à recevoir des armes. En outre de 20 à 25 p. 100 de ces navires sont retirés du service en cours d'année pour raisons de maintenance, de radoub et de réparation.

Les deux ministères à vocation civile chargés de protéger notre souveraineté en temps de paix, peuvent compter sur l'effort de vingt contre-torpilleurs opérationnels, de trois sous-marins, de trois ravitailleurs, de six anciens dragueurs de mine transformés en navires-écoles, d'un navire auxiliaire de plongée et des dix-huit Aurora, dix-huit Tracker et trente-cinq Sea King du COMAR, sans compter un certain nombre de petits auxiliaires. Le quart ou plus des éléments de cette force modeste peut-être simultanément hors de service pour la maintenance, les radoubs ou les réparations, comme c'est le cas, d'ailleurs, pour la plupart des marines.

C'est à ce nombre limité de navires et d'aéronefs qu'est confiée, dans le cadre de ses alliances, la surveillance de vastes étendues d'océan. En outre, nos engagements permanents envers STANAVFORLANT, nos obligations nationales, les manoeuvres canado-américains ou celles de l'OTAN, la formation spécialisée et le maintien d'une présence canadienne à l'étranger, réduisent le nombre d'unités véritablement disponibles pour la protection de la souveraineté nationale.

À peine capables de répondre aux besoins en temps normal, les trois principales flottes du gouvernement du Canada se trouvent rapidement à bout de ressources dans des circonstances exceptionnelles, notamment quand le nombre des navires de pêche étrangers se trouvant dans les eaux limitrophes de celles du Canada est plus élevé que d'habitude. En pareil cas, la seule réaction possible semble inappropriée. C'est ainsi que récemment, sur la côte ouest, le seul navire armé disponible (il n'y en a pas d'autres sur la côte ouest) pour arraisonner un petit bateau servant à la contrebande de narcotiques, était un contre-torpilleur. Sur la presque totalité des vastes étendues arctiques, seuls les dix-huit avions de patrouille à long rayon d'action, qui sont loin de suffire à la tâche, assurent, par des vols brefs et sporadiques, la présence du Canada dans cette région. Chaque année ils effectuent dans le nord seize séries de missions de trois à quatre jours environ.

Ce qui suffit à peine en temps de paix devient, *a fortiori*, nettement insuffisant, en temps de guerre. Outre trois anciens destroyers remisés, le COMAR n'a que vingt-trois navires de combat pour patrouiller les vastes régions océaniques qu'il doit surveiller. Sur la côte est on retrouve trois sous-marins et douze contre-torpilleurs porte-hélicoptères mais sur la côte ouest, huit contre-torpilleurs seulement (dont aucun ne transporte des hélicoptères ASM), et dont quatre servent à l'entraînement. On trouve quatorze LRPA sur la côte est et quatre sur la côte ouest. Les dix-huit Tracker de patrouille côtière ne sont pas armés à l'heure actuelle bien que l'on songe à les équiper de roquettes. Encore une fois, entre 20 et 25 p. 100 des éléments de cette force ne seraient probablement pas disponibles sur le champ.

De l'avis général, de nos navires de surface, quatre à peine les DDH-280, pourraient peut-être survivre dans un environnement hostile comportant des

menaces multiples. De tous les officiers à la retraite qui ont comparu devant le sous-comité, le vice-amiral Porter, pourtant le plus modéré dans ses commentaires sur l'état actuel de la flotte, a même signalé que les autres navires 'ne pourraient à l'heure actuelle être utilisés que dans l'Atlantique ouest parce qu'ils ne sont ... pas en mesure de se défendre contre des ... missiles'.¹¹ Le contre-amiral Martin avait dit avant lui:

... dans l'Atlantique, quatre des destroyers ... pourraient probablement faire un travail assez efficace, mais il ne faut pas se leurrer. La capacité de ces navires est en retard d'au moins une génération. Les autres destroyers porteurs d'hélicoptères sont tellement désuets qu'en réalité, tout ce qu'ils représentent, c'est un centre de commandement et de contrôle et une plate-forme de décollage pour un ... hélicoptère ... dans le Pacifique, la situation serait encore pire. Les quatre destroyers améliorés de la classe Restigouche auraient une chance de s'en tirer — et je pèse mes mots — mais ceux de la classe McKenzie seraient non seulement en danger, mais pourraient très bien constituer un poids mort pour le commandant.¹²

Seuls les quatre DDH-280 sont actuellement en mesure de répondre, à une menace aérienne, leur capacité à cet égard étant d'ailleurs tout à fait limitée faute d'un système anti-missiles efficace. Aucun de nos navires de surface n'est aujourd'hui capable de contrer une menace sur mer et le Canada ne possède aucun aéronef pouvant inquiéter les bâtiments de surfaces ennemis. Aucun d'eux n'est équipé de missiles surface-surface ou air-surface. Les trois sous-marins de la côte est pourraient bien mettre en danger un navire de surface ennemi, mais les torpilles modernes leur font défaut et ils ne transportent pas de missiles sous-surface.

Dans un engagement ASM, les unités de la côte est, munies d'hélicoptères, pourraient probablement s'en tirer honorablement mais à condition de n'avoir pas à repousser simultanément une attaque aérienne ou contrer la menace de missiles lancés par sous-marins. Les unités de la côte ouest, dépourvues d'hélicoptères, ont moins de chances de pouvoir se défendre contre des sous-marins modernes. Il ne faut pas non plus oublier que, sauf les DDH-280, presque tous les autres navires, sur l'une ou l'autre côte, ont atteint ou dépassé leur durée utile prévue et que leurs hélicoptères embarqués ont déjà vingt-cinq ans. Lorsqu'il prendra fin en 1986, le programme de prolongation de la vie utile des destroyers aura réduit les risques de pannes et tant soit peu, amélioré la capacité de certains de nos plus anciens destroyers à vapeur, mais la force est vraiment fort mal en point. Nos sous-marins pourraient être utiles dans la lutte ASM mais encore là, ils n'ont pas de torpilles modernes.

Par contraste, l'Aurora représente le dernier cri de la technique. Tous les témoins n'ont pas tari d'éloges à son sujet, la plupart d'entre eux semblant d'accord avec le vice-amiral Timbrell qui '[s'il] n'avai[t] droit qu'à un seul choix sur [sa] liste, choisirai[t] le patrouilleur à long rayon d'action parce que c'est celui qui présente la plus grande souplesse'.¹³ Toutefois relevons trois mises en garde, invariablement rejetées. Premièrement, ces appareils sont aussi désarmés devant les menaces aériennes qu'incapables d'attaquer des cibles en surface parce qu'il

¹¹ *Ibid*, 22 mars 1983, p. 43:15.

¹² *Ibid*, 8 février 1983, p. 38:24.

¹³ *Ibid*, p. 38:16. (voir aussi p. 38:28).

nous manque des éléments essentiels comme le missile air-surface'.¹⁴ Deuxièmement, il y en a très peu; 'l'Aurora est un excellent avion mais nous n'en avons qu'un nombre dérisoire', de signaler le contre-amiral Hughes:

... si un Aurora est interdit de vol pour une raison quelconque, la côte ouest perd 25 p. 100 des ressources aériennes de guerre anti-sous-marine. Il est rare que plus de deux Aurora soient prêts pour une mission... le Canada, avec 59 000 milles de côte, a 18 Aurora; les Pays-Bas, avec 228 milles de côte, ont 13 P3-C; le Japon, avec 5 500 milles de côtes, a 130 P2 et S2F, 45 P3-C en commande et 40 à 50 autres P3-C prévus.¹⁵

Troisièmement, il n'est pas toujours possible d'obtenir des pièces de rechange. M. John Killick, sous-ministre adjoint (Matériels) au MDN a déjà confirmé que 'nous avons (...) des problèmes avec les Aurora. Nous n'avons atteint qu'avec difficulté notre (...) nombre d'heures de vol réglementaire. Il faudra encore un an environ avant de rétablir entièrement la situation'.¹⁶

Bien que la lutte contre les mines figure expressément à la liste des tâches, le Canada ne possède, ni navire ni aéronef spécialisé dans ces missions. Appelé à déminer les ports et leurs approches, le COMAR ne pourrait faire appel qu'aux plongeurs munis de sonars portatifs.

Il nous a fallu dix-huit ans pour atteindre l'actuel niveau de carence. Le 15 janvier 1965, le Canada avait en service quarante-cinq grandes unités de la taille des frégates ou plus grands, et dix dragueurs de mine. En décembre 1967, le nombre des premières était tombé à trente-neuf, en 1971, on en a vingt-cinq, et notre unique porte-avion avait disparu dans l'intervalle. En 1975, le nombre d'unités remontait à vingt-six, y compris trois ravitailleurs, et il n'a pas varié depuis mais le Canada ne possède plus de navires de lutte contre les mines. Depuis 1972 aucune grande unité n'est entrée en service. La flotte vieillit.¹⁷ Or tout cela se produit à une période où, comme l'illustre le chapitre II, l'ennemi le plus probable du Canada, l'URSS, a non seulement renouvelé presque totalement sa flotte, mais a aussi accru sensiblement son potentiel.

Le commodore R.I. Hendy (retraité), a fait les remarques qui suivent lorsqu'il a commenté la situation générale devant le sous-comité:

... la marine de l'Union soviétique a été considérablement renforcée, passant de ce qui était en quelque sorte une marine assurant la défense côtière à une marine 'hauturière' capable de déployer des unités importantes dans tous les océans du monde. En ce qui a trait aux diverses catégories de navires, à l'exception des porte-avions, cette expansion a eu pour effet de rendre la marine soviétique égale, et parfois supérieure, à celles de pays membres de l'OTAN. Elle a ainsi permis aux Soviétiques d'obtenir une supériorité maritime à peu près partout où ils le désirent, puisqu'ils ont l'avantage de pouvoir choisir l'endroit et le moment où ils déploient leurs forces...

Quelle a été l'expérience de ceux qui ont fait partie de notre marine?

¹⁴ *Ibid*, 22 mars 1983, p. 43:26.

¹⁵ *Ibid*, p. 43:24.

¹⁶ *Ibid*, 15 mars 1983, p. 42:23.

¹⁷ Chiffres tirés du bref historique des forces navales du Canada, annexe C.

... [Le] chef de l'État-major de la marine, en 1964, avait dit à un comité de la Chambre des communes que nous avons alors la responsabilité de fournir 42 escorteurs; il s'agissait alors de destroyers de la classe St-Laurent, et de plusieurs destroyers et frégates construits pendant la guerre, qui n'avaient pas encore 20 ans. Je suppose que c'était un engagement sérieux qui permettait non seulement d'assurer notre propre défense mais d'appuyer nos alliés. Ces derniers ont-ils suggéré au Canada de réduire son engagement? Compte tenu des plus grandes responsabilités que nous avons assumées en raison de la zone économique de 200 milles, ainsi que des développements qui se sont produits dans le grand nord, même si la menace militaire directe n'a pas augmenté, nous avons besoin d'une plus grande force maritime pour assurer notre souveraineté dans ces régions. Nous avons récemment vu comment une province a perdu sa souveraineté sur les ressources au large de ses côtes parce qu'elle n'a pas su la protéger; la même chose pourrait probablement se produire à l'échelle internationale. Ainsi, comment pouvons-nous dire que nous respectons nos engagements aujourd'hui, particulièrement dans l'Atlantique, si nous n'avons que 12 escorteurs, alors qu'il y a 20 ans, nous avions de plus un porte-avion qui était en mesure d'assurer une certaine surveillance et qui pouvait être utilisé pour la lutte anti-sous-marine. Compte tenu du fait qu'il y a eu une importante augmentation de la menace sous-marine, la disparition de ce navire représente une réduction importante de notre capacité globale.

Pour en revenir à notre comparaison de ce qui s'est déroulé il y a 20 ans, en 1962, rappelons-nous que nous avons été, à ce moment-là, en mesure d'assurer un appui efficace à la marine américaine lorsqu'elle s'est rendue dans le sud pour affronter les Soviétiques au large des côtes de Cuba. L'année dernière, nous n'aurions pas pu appuyer les Britanniques de la même façon lorsqu'ils ont dû affecter une bonne partie de leur force d'escorte aux îles Malouines.¹⁸

Le contre-amiral Hughes donne une description fort suggestive de la faiblesse actuelle du Canada:

Voici un parfait exemple des améliorations qualitatives apportées par la Russie: à l'automne 1981, un navire de croisière porteur de missiles guidés de classe Kara, deux destroyers porteurs de missiles guidés Krivak et un pétrolier de soutien ont été déployés à 70 milles de l'île de Vancouver. Lors de ce déploiement, les Russes ont fait preuve d'une amélioration notable au niveau des tactiques, par rapport à ce que l'on avait observé lors d'un déploiement soviétique semblable en 1971.

Au cours de ce déploiement de 1971, les navires russes avaient à peu près cinq ans d'âge et le destroyer canadien effectuant la surveillance avait à peu près huit ans. En 1981, les navires étaient pratiquement neufs, tandis que le destroyer canadien qui a observé la force avait 22 ans.¹⁹

La situation de notre force maritime aérienne est à l'avenant. Vers la fin des années 60, le Canada avait en service trente-deux LRPA des plus modernes, appuyés par plus de quarante Tracker encore assez neufs dotés d'une capacité ASM et trente-quatre hélicoptères ASM Sea King presque neufs. Sur la côte ouest il y avait quinze aéronefs, les autres se trouvant sur la côte est. En revanche, en 1983, on compte dix-huit Aurora, dix-huit Tracker (privés de leur matériel ASM et de leur porte-avions), et trente-cinq Sea King, ces derniers montrant déjà des signes de vieillesse. Récemment ils ont tous été interdits de vol à cause de

¹⁸ *Délibérations du sous-comité sénatorial sur la défense nationale*, 22 mars 1983, pp. 43A:39-42.

¹⁹ *Ibid.*, p. 43:22.

défectuosités dans le support des moteurs. On ne retrouve sur le Pacifique que sept appareils à voilure fixe, dont trois Tracker mais aucun hélicoptère.

Non seulement le nombre et la qualité du matériel du COMAR font douter de son aptitude à s'acquitter de ses tâches et à respecter ses engagements, mais la répartition des ressources soulève aussi certaines questions. C'est ainsi que l'OTAN énumère dans sa liste de ressources vingt escorteurs canadiens qui, théoriquement en font partie puisqu'ils se trouvent dans la zone Canada-États-Unis de l'OTAN. Toutefois, huit de ces escorteurs, qui ont leurs port d'attache à l'ouest ne sont pas disponibles pour des missions dans l'Atlantique, quoi que puisse souhaiter le commandement de l'OTAN. Aucun gouvernement canadien ne pourrait dépouiller la côte ouest de ses défenses, même les plus fragiles, s'il est activement engagé dans un conflit ou risque de l'être incessamment. Le contre-amiral Martin a fait remarquer:

... quand on affirme que nous envoyons un certain nombre de destroyers à l'OTAN, tout le monde croit que nous les envoyons tous dans l'Atlantique. Je veux simplement faire remarquer que nous avons un problème dans les deux océans maintenant et que nous avons une force navale dans les deux océans. Nous ne pouvons ignorer le fait que nos activités de défense dans le Pacifique sont tout aussi importantes que celles que nous avons dans l'Atlantique.²⁰

De quelque façon qu'on aborde le problème, l'examen même le plus cursif porte à conclure que la capacité du COMAR est largement inférieure aux besoins confirmés par le gouvernement lui-même.

Les révisions qui s'imposent en matière de défense maritime

Indiscutablement, les conditions stratégiques, technologiques, politiques ou autres sont loin d'être ce qu'elles étaient depuis 1971. Il y a donc lieu de se demander, non seulement si le COMAR peut répondre aux besoins établis antérieurement, mais aussi si ces besoins correspondent à la réalité des années 80 et 90. Vu l'importance accrue de l'autodéfense et compte tenu du potentiel soviétique dont il a été question au Chapitre I, il y aurait lieu de confier au COMAR certaines tâches qui ne figurent pas dans la liste actuelle, tout en remettant en question quelques autres qui y sont déjà. Les grandes missions exposées ci-dessous sont de la plus haute importance. Ce ne sont pourtant pas les seules.

Il faudrait, dès le déclenchement des hostilités, être en mesure d'intercepter les navires ennemis de commerce, de pêche ou océanographiques qui se trouveraient dans les eaux canadiennes, au large de nos trois côtes. Plusieurs centaines de navires marchands et de pêche des pays membres du Pacte de Varsovie y passent chaque année. Comme l'a dit M. Anderson, '... nous envisageons, comme l'une des premières mesures à prendre dans une situation d'urgence, [l'interception] de ces navires de pêche russes afin qu'ils soient amenés dans nos ports... Quelques-uns de ces navires peuvent être assez facilement convertis en mouilleurs ou en dragueurs de mine... la plupart des navires marchands... pourraient être utilisés comme navires d'escorte'.²¹ En cas d'hostilités, il serait important de priver l'ennemi de ces navires, de leurs cargaisons et de leurs équipages. Il faudrait aussi

²⁰ *Ibid*, 8 février 1983, p. 38:32.

²¹ *Ibid*, 2 mars 1982, p. 22:22.

les empêcher de recueillir des renseignements ou de servir à des fins militaires évidentes, notamment au mouillage des mines ou au ravitaillement des navires. Les navires ennemis doivent être arraisonnés, coulés ou sommés de gagner un port canadien.

On doit pouvoir, en outre, neutraliser les navires étrangers qui poursuivent des objectifs économiques, politiques ou territoriaux limités ou encore, se trouveraient illégalement dans les eaux du Canada (comme cela s'est passé dernièrement au large des côtes suédoises et norvégiennes). Dans le premier cas, l'objectif serait alors d'obtenir le règlement diplomatique du conflit en montrant qu'on saura réagir à un coup de main ou en persuadant l'ennemi éventuel des risques considérables d'un recours à la force. Le COMAR devrait être expressément chargé d'interdire aux sous-marins et aux navires de surface ennemis l'accès aux eaux canadiennes en cas d'hostilités. Bref:

Le sous-comité est d'avis que les Forces maritimes canadiennes doivent être équipées de façon à pouvoir interdire l'accès aux eaux sur lesquelles le Canada prétend exercer sa souveraineté.

Comme nous le signalions déjà au début du présent chapitre, parmi la liste actuelle des tâches liées aux besoins de l'OTAN, rares sont celles dont les Forces maritimes du Canada pourraient s'acquitter en égard aux périls extrêmes qu'ils courraient. Elles ne pourraient certainement pas, avec confiance, entreprendre une mission quelconque dans les eaux de l'Europe du nord qui risquent d'être parmi les plus dangereuses au monde si on songe aux dispositions actuelles des forces navales et aériennes de l'Union soviétique. Lorsqu'on songe aux dégâts qu'ont pu infliger de vieux avions argentins à des frégates et à des destroyers britanniques modernes, on ne saurait être trop optimistes quant au sort que l'aviation soviétique réserverait aux navires de surface vétustes du Canada.

Les nouvelles frégates canadiennes de patrouille, et les DDH-280 après leurs radoubs de mi-vie, pourraient peut-être survivre dans un tel milieu, mais il faudra attendre de nombreuses années leur entrée en service. L'Aurora n'est pas non plus doté de l'armement défensif nécessaire pour opérer dans un milieu aérien à risque élevé. Il est clair que pour peu que le Canada veuille être de quelque utilité à ses alliés européens, il lui faudra rapidement accroître son potentiel. En contre-partie il faut avoir l'honnêteté de reconnaître que d'ici là, il doit renoncer à exposer ses forces à des périls de ce genre ou du moins limiter les zones dans lesquelles elles seraient appelées à opérer.

Les tâches prévues à l'heure actuelle étaient peut-être valables il y a quinze ans quand la seule vraie menace soviétique en mer provenait de sous-marins qui ne pouvaient opérer qu'à courte portée et quand les navires de surface ASM du Canada, alors très perfectionnés, pouvaient être construits en grand nombre avec un budget restreint. Rien de tout cela n'est plus vrai.

À l'heure actuelle, le COMAR ne peut s'acquitter de ses tâches envers l'OTAN, ni respecter la plupart de ses autres engagements, avant que sa flotte ne soit entièrement reconstituée. Il faut donc réexaminer les besoins de l'OTAN dans le contexte général de la modernisation de la flotte. La forme à donner à nos futures forces navales du pays ne doit pas tenir à cette seule considération.

Le sous-comité recommande que le Canada réexamine périodiquement la nature précise des tâches maritimes assumées par le Canada dans le cadre de l'Alliance atlantique de façon qu'il puisse retrouver la capacité de contribuer pleinement à la force maritime de l'OTAN sans préjudice de son aptitude à assurer la protection de la souveraineté canadienne et à contribuer efficacement à la défense de l'Amérique du Nord.

Parmi les dangers venant de la mer, les plus à craindre pour le Canada, figure au premier rang le missile nucléaire lancé par sous-marin. C'est aujourd'hui un engin balistique mais s'y ajouteront à l'avenir des missiles de croisière. Dès lors que seraient utilisées des armes de ce genre, le Canada serait dépassé par les événements. Notre pays a choisi délibérément de ne pas se joindre au club atomique; il a signé le traité de non-prolifération et est en voie de se départir de ses dernières armes tactiques à ogives nucléaires, entendant ainsi de ne pas aggraver directement le risque d'une guerre nucléaire. Ces décisions ainsi que la contribution au renforcement des forces classiques de l'OTAN de façon à réduire la dépendance de l'Alliance sur les armes nucléaires sont pour nous de l'avis du sous-comité, les moyens plus efficaces de contrer la menace nucléaire. Pour ces motifs, le sous-comité estime que le Canada ne doit faire aucun effort spécial pour se doter d'une capacité *stratégique* ASM mais se concentrer sur l'aspect *tactique*.

La lutte ASM stratégique consiste en des opérations dirigées contre les sous-marins lanceurs de missiles balistiques (SSBN) la lutte ASM tactique ayant pour objet la destruction des sous-marins antinavires. L'équipement nécessaire à cet égard coûtera de plus en plus cher à mesure que s'accroîtra la portée de frappe des SSBN et la profondeur à laquelle ils peuvent opérer et que s'atténueront les bruits qu'ils font en station. Par ailleurs, les opérations conduites contre des forces sous-marines stratégiques exigeraient probablement l'utilisation d'armes nucléaires. Il est futile, tout compte fait, de vouloir dépister et détruire les SSBN, si ce n'est de façon systématique. Selon M. Rod Byers, une capacité ASM stratégique efficace pourrait d'ailleurs se révéler déstabilisatrice.²² Or, si l'équipement destiné en premier lieu à la lutte ASM tactique pouvait servir à repérer et à prendre en chasse les SSBN, il pourrait aussi être employé à des fins analogues en temps de paix, participant ainsi à l'action de l'OTAN sur le plan du renseignement ou de la réponse aux états de crise.

Le sous-comité estime que le Canada ne doit faire aucun effort spécial pour se doter d'une capacité stratégique ASM, mais se concentrer sur l'aspect tactique de la question et n'accepter en outre que les seules missions de surveillance susceptibles d'être exécutées avec le même matériel.

²² Pour de plus amples renseignements sur la question, voir les *Délibérations du sous-comité sénatorial sur la défense nationale*, 21 juin 1982, pp. 34:8, 34:16-19, 34:30-32.

LES BESOINS DE MATÉRIEL

Le Canada et les menaces de type maritime

Mise à part l'éventualité peu probable d'une percée technologique majeure dans le domaine des armes à rayons laser et à particules, le Canada affrontera, dans trente ans, les mêmes menaces que les puissances navales modernes font actuellement peser sur lui. Les armes seront peut-être plus rapides et plus difficiles à détecter, auront des rayons d'action plus étendus ou une capacité accrue d'autodéfense, mais elles ne différeront sans doute pas beaucoup de celles d'aujourd'hui.

Voici quelques-unes des menaces auxquelles le Canada pourrait être confronté depuis la mer: attaques par des sous-marins lance-missiles balistiques (SSBN); attaques de navires lance-missiles et porteurs d'avions; opérations amphibies de petite ou de grande envergure contre notre littoral ou des avant-postes; perturbations du transport maritime, et minage de nos ports ou des passages obligés. Par ailleurs, la circulation normale des navires marchands étrangers au large de nos côtes et dans nos ports pourrait également donner lieu à des désastres, à des frottements ou à des inconvénients. Ces incidents pourraient parfois nuire à la santé et au bien-être économique des Canadiens, ou compromettre les droits et revendications maritimes de notre pays.

Une riposte canadienne appropriée

En choisissant les navires dont il aura besoin pour répondre à diverses menaces éventuelles, le gouvernement doit sans doute tenir compte du facteur coût, mais, comme le disait le vice-amiral John Allan, il faut, pour dissuader efficacement l'adversaire et être capable de riposter, le cas échéant, à ses menaces, que le système d'armement acheté soit 'utilisable au combat, c'est-à-dire qu'il soit apte, dans des limites raisonnables, à survivre dans un environnement hostile . . . (et) il doit posséder une puissance d'attaque à la mesure de cet objectif.'¹ Si on se contentait de construire ou d'acheter des navires et des avions de guerre capables uniquement de faire respecter les revendications territoriales du Canada en temps de paix, surtout répondant aux demandes des autres ministères, on ne donnerait pas au Commandement maritime le moyen de défendre les intérêts du Canada dans des conflits bilatéraux, ni de contribuer utilement à une alliance.

¹ *Délibérations du sous-comité sénatorial sur la défense nationale*, 27 janvier 1983, p. 39:26.

Une autre raison pour laquelle les forces militaires ne devraient pas être conçues d'abord en fonction de leurs missions de temps de paix, c'est que celles-ci sont mieux assurées par des organismes civils appuyés par des militaires placés sous leur direction. Traditionnellement les forces armées n'interviennent dans les affaires intérieures du Canada que dans des circonstances tout à fait exceptionnelles et, même alors, seulement à la demande expresse des autorités civiles. Le sous-comité accepte ce principe; il ne voudrait pas qu'on s'en écarte.

Le sous-comité recommande que tout l'équipement acquis pour le Commandement maritime soit conçu essentiellement pour l'exécution de tâches précises de temps de guerre. Les missions de temps de paix seraient alors des missions auxiliaires comme c'est aujourd'hui le cas.

Le nombre des plates-formes joue un rôle important dans l'effort de défense du vaste littoral canadien et des immenses zones d'approche de l'Amérique du Nord. Ses seules forces de défense côtière permettraient sans doute au Canada de s'acquitter de ces deux missions et de faire face du même coup à la plupart des menaces qui lui viendraient de la mer, à l'exception d'attaques par missiles à long rayon d'action, balistiques ou de croisière. Le sous-comité rejette cependant cette option jugée par lui trop limitative. Le Canada devrait toujours être prêt à intervenir dans des circonstances qui l'obligeraient à utiliser une force maritime loin de ses eaux territoriales. Des unités navales canadiennes ont participé à la guerre de Corée et à l'opération de maintien de la paix à Suez, par exemple.

Les opérations lointaines comportent normalement le déploiement de grandes unités, mieux équipées et plus complexes que celles dont aurait besoin une force exclusivement côtière. D'autant plus que, membre de l'OTAN, le Canada a contracté certains engagements, notamment celui de fournir des unités capables d'autres missions. Ces navires étant très coûteux et notre budget limité, plus le prix unitaire est élevé, moins on peut en construire. Mais si les qualités manoeuvrières accrues de navires plus perfectionnés justifient une telle réduction, l'équilibre à établir reste délicat. Par exemple, le Canada aurait tort de consacrer la totalité de ses investissements en matériel à des plates-formes destinées principalement à l'exécution de nos missions au sein de l'OTAN où il verrait la meilleure façon de protéger sa souveraineté et de contribuer à la défense maritime de l'Amérique du Nord.

Équilibrer le potentiel et la composition d'une flotte assez souple pour atteindre des objectifs précis, relève en dernière analyse d'un certain arbitraire. Mais ce choix peut être fait avec une certaine confiance s'il tient vraiment compte des facteurs critiques suivants: forces et faiblesses des différentes plates-formes; zone pouvant effectivement être patrouillée par les diverses plates-formes dans un temps donné; fréquence souhaitable des patrouilles dans telle ou telle zone; origine probable d'une attaque de tel ou tel genre; efficacité combinée des différents systèmes d'arme ou nombre d'unités d'un type quelconque de plate-forme aptes à compenser les défaillances des autres types. Le sous-comité ne se juge pas compétent pour trancher ces questions. Les militaires ne lui ont d'ailleurs pas communiqué les résultats d'études à ce sujet, à supposer que de telles études existent. Les suggestions qui suivent ont donc un caractère indicatif et non limitatif. Elles s'inspirent néanmoins des témoignages des experts qui ont comparu en grand nombre devant le sous-comité depuis seize mois.

Le potentiel et la composition de la flotte

À l'exception d'une déclaration faite au sous-comité par le ministre de la Défense nationale selon laquelle le conseil des ministres a décidé qu'il nous fallait vingt-quatre frégates², le gouvernement n'a jamais justifié en public le potentiel et la composition de la flotte qu'il souhaite pour le COMAR. Les avis des militaires au gouvernement n'ont pas davantage été rendus publics. Le sous-comité ne dispose donc d'aucun point de repère (ou de critique) officiel. Dans l'ensemble, les témoins sont d'accord pour affirmer que le nombre actuel de contre-torpilleurs, de sous-marins et de LRPA représente seulement la moitié des grandes plates-formes de lancement dont le Canada aurait besoin pour remplir ses engagements courants. Comparativement aux quarante et une grandes plates-formes actuellement en service (vingt contre-torpilleurs, dix-huit Aurora et trois sous-marins), le vice-amiral Timbrell a avancé le chiffre de quatre-vingt deux³ et le contre-amiral N.D. Brodeur de soixante-neuf à soixante-quatorze⁴ par exemple. Dans un document rédigé pour le compte du sous-comité, le MDN voit dans la proposition Timbrell 'une estimation professionnelle honnête de ce qui est requis' et représente 'le minimum de potentiel dont la marine a besoin pour s'acquitter des missions et tâches que lui a confiées le gouvernement'⁵.

Même si la composition proposée varie beaucoup d'un témoin à l'autre, un consensus existe concernant les types de navires nécessaires. Tous ceux en effet, qui ont abordé la question ont proposé d'accroître le nombre d'avions LRPA; un seul a mis provisoirement en doute l'utilité d'acquérir des frégates; quelques-uns se sont demandés s'il était nécessaire d'avoir plus de sous-marins; tous ont réclamé des dragueurs de mines et, de façon implicite ou explicite, ont souligné le besoin d'une force maritime équilibrée. Certains ont parlé de vedettes de patrouille rapides ou d'avions patrouilleurs côtiers. Un examen plus approfondi des tâches confiées à chaque type d'arme nous aidera à les classer par ordre d'importance et à établir combien il en faut dans chaque cas.

a) Protection de la souveraineté territoriale.

La protection de notre souveraineté territoriale est d'une importance primordiale. En fournissant au COMAR un plus grand nombre d'unités capables de servir en temps de guerre, on lui permet du même coup de mieux s'acquitter des tâches de souveraineté qui lui sont confiées en temps de paix. Il ne faut pas oublier que, même si ces unités n'ont pas à être équipées de telles armes pour leurs missions de guerre, celles dont elles doivent s'acquitter en temps de paix impliquent, par exemple, la présence d'un canon de petit calibre sur les navires de surface, ou d'un canon ou de petites roquettes sur les avions, s'il fallait un jour 'montrer la force'.

² *Ibid.*, 19 avril 1983, p. 44:8.

³ *Ibid.*, 26 mai 1981, pp. 18:12-13.

⁴ *Ibid.*, 9 mars 1982, p. 23:18.

⁵ Note de service du MDN en date de mai 1983 au sous-comité sénatorial sur la défense nationale intitulée: «le sous-comité sénatorial sur la défense nationale, proposition du vice-amiral Timbrell relative à la flotte», p. 1.

b) La lutte anti-sous-marine et l'escorte de convoi.

Le Canada doit notamment se doter d'une importante puissance anti-sous-marine et cela pour trois motifs: interdire l'entrée des eaux canadiennes aux bâtiments ennemis: conserver la maîtrise de l'océan de concert avec les forces américaines de protection de l'Amérique du Nord et établir un contrôle maritime conformément à la stratégie de l'OTAN. Le Canada pourrait cependant préférer diminuer l'importance de l'escorte rapprochée (plutôt que lointaine) des convois.

Le sous-comité estime que deux raisons étroitement reliées — d'autant plus convaincantes qu'elles sont complémentaires — justifient un réexamen de ce rôle.

Vient d'abord le coût d'acquisition des escorteurs dont il faudrait disposer en nombre suffisant pour assurer la protection rapprochée. En effet, de toutes les plates-formes dont le Canada pourrait envisager l'acquisition, la frégate de patrouille est sans conteste la plus onéreuse. Pour le prix d'une seule de ces frégates, et sans tenir compte du coût de son hélicoptère, on pourrait obtenir plus de deux sous-marins modernes à propulsion classique, ou près de huit LRPA Aurora.

La deuxième raison militant contre des investissements massifs dans les navires d'escorte rapprochée, est que l'on doute de plus en plus de l'efficacité du convoi traditionnel dans un conflit qui opposerait l'OTAN au Pacte de Varsovie. Selon les estimations officielles, il faudrait un minimum de 450 à 500 navires de la classe des frégates, comparativement au parc actuel de 274 à 306 (le premier chiffre est de l'OTAN, le deuxième de l'Institut international d'études stratégiques). Mais des calculs effectués pour le compte du sous-comité laissent penser que même 500 frégates seraient loin de suffire pour déplacer chaque mois, en convois de type normal, environ 1 800 navires d'approvisionnement et transports de troupes⁶ depuis l'Amérique du Nord jusqu'à l'Europe pendant seulement quatre-vingt-dix jours. De plus, un grand nombre de frégates et de contre-torpilleurs auraient d'autres missions, par exemple la formation de barrages de lutte ASM et l'escorte des porte-avions de combat, ce qui les soustrairait du même coup à leur rôle d'escorteurs de convois.

Le sous-comité n'en conclut pas à l'impossibilité du réapprovisionnement de l'Europe, mais juge qu'il faudra, pour y arriver, recourir à autre chose que le convoi classique. L'OTAN devra peut-être, par exemple, compter davantage sur la mise en place préalable, de manière à réduire les convois et, partant, les besoins d'escorte. Il faudra peut-être donner plus de poids à la doctrine de défense ASM par zone, qui consiste à interdire aux sous-marins soviétiques le franchissement du passage GIUK ou, au sud, celui de la ligne des Bermudes. Il faudrait les détruire avant qu'ils n'arrivent à portée des navires alliés. Autre solution encore: interrompre le transport maritime jusqu'à ce qu'une défense de zone, combinée à des opérations d'attaque dans l'Atlantique nord, ait suffisamment réduit la force sous-marine soviétique pour permettre une navigation relativement sûre. Au lieu de petits convois accompagnés d'une escorte rapprochée, on pourrait constituer des groupes plus importants de navires marchands qui traverseraient une zone préalablement 'aseptisée' par les forces ASM et dont la couverture sur les flancs serait assurée par des écrans protecteurs éloignés, et survolée par des avions ASM.

⁶ Estimation basée sur des données provenant de diverses sources.

Le sous-comité n'ose pas affirmer que la formation de convois classiques est périmée. Il ne soutient pas non plus qu'il soit possible de constituer une force maritime équilibrée au Canada sans prévoir la protection rapprochée des convois. Mais il reste convaincu que le Canada commettrait une grave erreur si la constitution de ses forces navales s'inspirait de l'hypothèse selon laquelle ce type de protection rapprochée constituerait nécessairement en temps de guerre leur principale tâche. Pareille orientation aboutirait à la création d'une marine relativement modeste; vu le prix élevé des navires d'escorte de surface modernes capable d'opérer en haute mer, le Canada ne pourrait s'en offrir qu'un très petit nombre. Le sous-marin et l'avion patrouilleur à long rayon d'action sont bien plus à sa portée et peuvent être aussi efficaces que les navires de surface pour toutes les missions ASM, à l'exception de l'escorte de convoi rapprochée. Les sous-marins peuvent former des barrages et, utilisés en nombre suffisant, nettoyer les couloirs de navigation. Le Canada devrait donc acquérir les trois types de plates-formes ASM mentionnées et ne pas s'arrêter à un type particulier au point où il ne serait incapable, financièrement, de se doter des autres en nombre suffisant.

À l'emploi des frégates ASM dans un rôle d'escorte, on pourrait préférer, solution moins coûteuse, celui de navires marchands d'escorte, c'est-à-dire des porte-conteneurs capables de transporter un certain nombre d'hélicoptères ASM, voire dotés de moyens de défense anti-aériennes ou de missiles. Ce serait l'équivalent moderne des vieux croiseurs auxiliaires. Aux Malouines les Britanniques ont montré que les hélicoptères pouvaient opérer à partir de bâtiments de ce genre. La Marine américaine fait l'essai d'un programme baptisé ARAPAHO dont l'objet est de mettre au point des conteneurs pouvant rapidement être montés sur le pont de navires de conteneurs pour constituer un pont d'envol. Ces navires, dotés en outre d'armes de défense, pourraient recevoir jusqu'à cinq hélicoptères et leurs équipages ainsi que les approvisionnements et l'équipement de vérification nécessaires. Le gouvernement pourrait peut-être songer à exiger de la société *CN Marine Inc.*, par exemple, qu'elle conserve en permanence sous pavillon canadien quelques navires porte-conteneurs destinés au commerce en temps de paix mais, en temps de guerre utilisables aux fins précitées.

c) Les menaces de surface.

Nos bureaux devront prêter plus d'attention aux menaces nées de l'intervention de navires de surface, ce qui n'est guère conforme à notre tradition. Il faut être prêt à affronter toute une gamme de menaces éventuelles, la diplomatie de la canonnière (par exemple) dans un différend concernant les pêches ou les limites territoriales ou tentative de débarquement amphibie, sans oublier les capacités actuelles de la marine soviétique dont il a été question au chapitre I.

La riposte aux menaces réelles ou potentielles suppose tout un éventail de moyens: des navires de surface pour neutraliser les efforts d'un autre pays qui voudrait intimider le Canada en installant des unités de surface dans les eaux canadiennes ou en tentant de les y faire passer; de petits patrouilleurs rapides porte-missiles destinés à opérer en-dehors de la haute mer, dans le golfe du Saint-Laurent par exemple ou les détroits de la côte ouest; des sous-marins aussi, dans l'éventualité d'hostilités ouvertes ou pour servir de puissante force de dissuasion; et, vu le succès de l'aviation argentine aux Malouines, des avions d'attaque basés à terre et équipés de missiles. S'il disposait d'une telle puissance pour mener ses opérations contre des navires de surface de guerre, le Commandement maritime pour-

rait plus facilement intervenir contre les navires marchands ou de pêches ennemis en cas d'hostilités.

d) *La lutte contre les mines.*

Comme nous l'avons souligné ailleurs dans ce rapport, le Canada *doit absolument* se doter d'une force anti-mines, compte tenu non seulement du danger que posent ces engins, mais surtout des stocks importants de mines et de la capacité de minage des forces soviétiques. Les tactiques qu'élaborent en ce moment les pays ayant une force anti-mines donnent à penser que, du point de vue coût-efficacité, la meilleure solution consiste à regrouper un petit nombre de chasseurs de mines perfectionnés et un nombre plus important de dragueurs de mines, chaque navire de chasse dirigeant et coordonnant les opérations de plusieurs dragueurs.

e) *La formation.*

Toute marine doit pouvoir soumettre ses officiers et ses sous-officiers, dès le début de leur carrière, aux pressions et au stress du commandement. Tous, officiers, sous-officiers et marins doivent aussi acquérir une certaine expérience de la mer afin de renforcer et non d'affaiblir la valeur combattante de l'unité de première ligne à laquelle ils seraient affectés. Il en va de même des forces de réserve. Ce n'est pas au moment où on rejoint une des unités opérationnelles de première ligne que l'on doit commencer à acquérir l'expérience et la formation qu'il faut, la raison-d'être de ces unités étant, au contraire, d'être toujours prêtes au combat. Les auxiliaires de la marine pourraient être utilisés à cette fin. L'idéal, cependant, serait d'avoir de petits navires relativement peu coûteux pouvant servir efficacement à des opérations de surveillance territoriale, de recherche et de sauvetage et autres tâches semblables en temps de paix, et se transformer en combattants en temps de guerre. Les sonars, l'équipement de navigation et les approvisionnements essentiels 'embarquables' proposés par F.M. McKee, de l'Association des officiers de marine, seraient particulièrement utiles en pareil cas. Les dragueurs de mines d'un modèle plus simple pourraient également tenir ce rôle, tout comme les petits patrouilleurs rapides armés.

Enfin, il faut se souvenir que dans un domaine aussi mouvant que celui de la défense, la perfection absolue en matière d'équipement est un leurre. La poursuivre trop assidûment entraîne des retards immenses, des hausses de coûts incontrôlables et, en dernière analyse, aboutit à l'échec. Vient le moment où le choix s'impose, avec toutes ses conséquences. Une force de défense n'est utile, en dernière analyse, que si elle est dotée d'un personnel professionnel ayant à sa disposition tout un éventail de matériel moderne et qui, en raison même de son professionnalisme, peut improviser. Il arrive un moment où il est plus important de donner à ce personnel des outils de travail adéquats que de chercher à prévoir toutes les circonstances possibles et imaginables. Avant l'événement, qui aurait, un instant, pu imaginer la guerre des Malouines? Un historien de la marine, M. Barry Hunt, a bien posé le problème:

Dans des questions de ce genre, on ne peut jamais parer vraiment à toutes les éventualités. Tout ce que l'on peut faire ... c'est d'instituer des programmes navals de

⁷ *Délibérations du sous-comité sénatorial sur la défense nationale*, 15 juin 1982, p. 33:13.

construction et autres, prévoyant des effectifs permanents, compétents et bien motivés, capables de s'adapter éventuellement aux armes nouvelles et aux circonstances.⁸

f) Besoin d'une flotte mixte et d'une puissance navale équilibrée.

S'inspirant des remarques rapportées dans ce chapitre et dans les précédents, le sous-comité pense que le Canada devrait chercher à se doter d'une force maritime comprenant des navires de surface du modèle de la FCP, des hélicoptères ASM, des sous-marins classiques de haute mer, des avions patrouilleurs à long rayon d'action, des chasseurs et des dragueurs de mines, des vedettes de patrouille rapides, des avions d'attaque et des avions de patrouille côtiers, ainsi que des navires et auxiliaires opérationnels de soutien nécessaires. Cette énumération ne tient pas compte des besoins particuliers de l'Arctique, dont il sera question plus loin en raison des caractéristiques spéciales de cette région.

Chacune de ces plates-formes a des points forts et des points faibles. L'avion, par exemple, peut rallier une région donnée bien avant le bâtiment de surface ou le sous-marin; il peut aussi surveiller un rayon beaucoup plus étendu de l'océan en un temps donné. Par contre, les travaux d'entretien les immobilisent beaucoup plus longtemps que les navires et sous-marins et ils sont plus étroitement tributaires des conditions météorologiques. Le navire de surface a l'avantage de la polyvalence; il est moins sensible que l'avion aux variations du temps. En revanche, il est assez facilement détectable par l'ennemi et à moins d'être équipé d'armes anti-aériennes, anti-surface et anti-sous-marines extrêmement onéreuses, de systèmes de détection et d'équipement de contre-mesures électroniques, il est extrêmement vulnérable à toute attaque provenant de l'un des trois éléments. Le sous-marin classique, quant à lui, est l'un des moyens les plus efficaces de la lutte ASM. Des trois plates-formes principales considérées ici, il constitue aussi la menace la plus grave pour les navires de surface. C'est néanmoins avant tout une arme de position et le COMAR ne pourrait pratiquement pas l'utiliser pour ses missions en temps de paix, par exemple, recherche et sauvetage ou mise à bord d'un chalutier étranger d'inspection des pêches.

Opérant ensemble, les unités aériennes, de surface et sous-marines ne compensent pas uniquement leurs faiblesses mutuelles. Leur puissance totale est supérieure à la somme de leur puissance individuelle. C'est pourquoi il faut toujours chercher à équilibrer les éléments aériens, de surface et sous-marins lorsqu'il est question d'acheter du matériel militaire, d'autant plus qu'il ne serait pas prudent de mettre tous ses oeufs dans le même panier, puisqu'on ne saurait écarter la possibilité que des événements ou des conflits imprévus rendent l'une ou l'autre des plates-formes, de façon permanente ou temporaire, totalement inopérante. Il faut toujours se ménager une position de repli.

Armes, détecteurs et systèmes de communication

Les différents types d'armes, de détecteurs, de systèmes de communication et d'équipement de contre-mesures électroniques que transportent les plates-formes dont nous avons parlé sont aussi importants que ces plates-formes elles-mêmes. Dans ce domaine comme dans d'autres, les suggestions du sous-comité ne sont pas

⁸ *Ibid.*, 23 février 1982, p. 21:17.

limitatives (et encore moins exhaustives). Voici les observations qu'il formule sur cette question:

a) Les navires de surface et leurs systèmes.

Le navire de surface destiné à opérer en dehors des eaux canadiennes, loin d'une protection aérienne basée à terre, doit être armé pour survivre à des menaces multiples. Avant tout il doit être équipé d'hélicoptères ASM conçus pour l'attaque et la défense. Le sous-marin, en effet, souvent aussi rapide voire plus rapide que le navire de surface, peut détecter son objectif jusqu'à 160 km et, opérant avec l'appui de satellites, d'avions et de navires de surface, lancer des missiles en plongée contre des adversaires situés à 500 km. Le navire de surface doit également posséder des sonars passifs de détection, à grande distance, probablement du type TACTAS, ainsi que des sonars capables de repérer un objectif et de conduire une attaque.

Le navire et l'hélicoptère ASM (qui serait équipé de son propre système de détection), doivent tous deux transporter des armes ASM, probablement des torpilles à tête chercheuse. Et pour donner aux torpilles embarquées une plus grande portée, elles seraient sans doute lancées par roquette.

Le navire de surface doit aussi être doté de missiles surface-surface pour se protéger contre d'autres unités navales de même genre. Il faut qu'il puisse se défendre contre les avions et les autres missiles, ce qui implique, au minimum, qu'il soit doté de missiles de défense à courte portée. Ces systèmes supposent la présence de radars perfectionnés ainsi que de contre-mesures électroniques pour brouiller ou dérouter les avions ou missiles attaquants. Les missions d'escorte qu'il serait appelé à exécuter obligent encore à l'équiper de missiles et de radars en vue de protéger d'autres navires contre une attaque aérienne, assurant ainsi une sorte de défense aérienne de zone. (Ces missiles auraient une plus grande portée que les missiles de défense à courte portée.) Un tel système d'armement requiert, de nos jours, une coque beaucoup plus grande que celle de la FCP envisagée. Cependant, on réussira peut-être à mettre au point des systèmes de défense aérienne de zones plus compacts avant les phases subséquentes de construction de cette frégate ou avant que le DDH-280 ne subisse son radoub de mi-vie. Les systèmes de transmission des données sont également essentiels et il serait extrêmement utile d'avoir des appareils de détection à l'infra-rouge. Il faudrait aussi à ces navires un canon qui lui permette de remplir des missions de protection du territoire et, au besoin, de bombarder la côte.

b) Le LRPA et ses systèmes d'armes.

Comme nous l'avons déjà signalé, l'avion patrouilleur à long rayon d'action, l'Aurora canadien, détecte et traque très efficacement les sous-marins. Il est équipé d'un système de transmission de données. Cependant, les avions actuellement en service auraient besoin d'une torpille ASM plus efficace et de moyens de protection contre les avions et les missiles. En plus de leur équipement de contre-mesures électroniques, ils ont probablement besoin d'un missile air-air. Il leur faudrait également un missile air-surface. Même s'ils ont été conçus pour lancer le missile Harpoon, ils n'en sont pas équipés. Si on commandait d'autres Aurora, il faudrait qu'il soit livrés tout équipés. On devrait aussi acquérir les missiles qu'il leur faut.

c) Le sous-marin et ses systèmes d'armement.

Le sous-marin moderne à propulsion mixte diesel-électrique est une plateforme aux capacités manoeuvrières et à l'efficacité remarquable, grâce en partie à son invulnérabilité, en plongée, aux attaques de longue portée dirigées contre lui par des avions ou des navires. À la différence des navires de surface, il n'a pas besoin, pour se protéger, de la même gamme d'armes compliquées et de systèmes de détection. Par ailleurs, la construction d'un sous-marin classique revient beaucoup moins cher que celle d'un navire de surface de la taille d'une frégate. Grâce à l'automatisation et au petit nombre de fonctions à remplir à bord, il ne requiert que trente à quarante hommes d'équipage contrairement aux navires de surface auxquels il en faut deux cents ou plus. Ses moteurs diesel-électriques consomment beaucoup moins de carburant que les diesels et turbines des navires de surface modernes. Ses détecteurs sonars passifs lui permettent de repérer des cibles situées à plus de 100 km. Il peut être équipé d'un sonar passif remorqué à réseau qui augmente sa capacité de détection. Le rapport armes/tonneaux du sous-marin diesel-électrique est très élevé. Il peut transporter deux douzaines et plus de torpilles et de missiles mer-air, ou les deux. Les missiles sous-mer-surface dont disposent actuellement les forces navales de l'OTAN ont une portée de 180 km qui pourrait être portée à 500 km avec le développement d'une version sous-marine du Tomahawk. Les torpilles modernes guidées ou autoguidées peuvent être utilisées sur des distances variant de 35 à 50 km.

Le sous-marin moderne de haute mer de type classique peut rester en plongée de soixante dix à quatre-vingt dix jours et opérer indépendamment ou en équipe. Grâce à son Schnorkel il est rarement obligé de faire surface. Il peut plonger à des profondeurs de 300 mètres. En plongée, il peut atteindre des pointes de vitesse de 25 noeuds, bien que sa vitesse de croisière efficace soit de l'ordre de 11 noeuds. Marchant à très petite vitesse (inférieure à 4,5 noeuds), il fait si peu de bruit qu'il est virtuellement indétectable. En immersion peu profonde, il peut communiquer avec des navires ou des avions par l'entremise d'une antenne d'aileron ou, en plongée complète, d'une antenne réceptrice flottante de très basse fréquence. S'il s'agit de réduire au minimum la possibilité d'être repéré, il peut larguer un conteneur programmé qui transmettra à retardement des données et messages.

On peut confier au sous-marin à propulsion classique les missions les plus diverses. Très efficace comme plateforme ASM, il constitue, sans doute, l'adversaire le plus redoutable des navires de surface et est d'une très grande efficacité contre tous les autres transporteurs de surface. Il est aussi fort utile pour les opérations de surveillance, de reconnaissance et de minage. Dans la lutte ASM, il pourrait rendre de grands services dans les opérations de barrage des points de passage obligé et de maintien de petites zones sûres. Ils peuvent aussi très aisément être mis à contribution pour la formation des unités ASM de surface et aérienne de puissances amies.

Son principal désavantage est d'être, par définition, une arme de guerre; à ce titre, sa participation aux tâches auxiliaires confiées au COMAR en temps de paix ne saurait être que minime. Son apport se limiterait alors à jouer éventuellement un rôle dissuasif important, à aider à la surveillance sous-marine et à la formation des forces ASM de surface et aérienne. Si le Canada décidait de se doter de nouveaux sous-marins, ceux-ci devraient être armés de torpilles et de missiles sous-mer-surface modernes. Selon les coûts, quelques-uns d'entre eux au moins

devraient être équipés de sonars remorqués en réseau. Un système de transmission des données propre à faciliter la coopération avec les deux unités de surface et aérienne devrait être jugée prioritaire. Les trois sous-marins canadiens OBERON, anciens mais encore utiles, devraient être équipés de torpilles et de missiles sous-mer-surface plus modernes.

d) Les avions d'attaque.

Nous avons déjà laissé entendre, en songeant à ce qui s'est passé aux Malouines, qu'il serait utile d'acquérir des avions d'attaque armés de missiles. Cette décision risque d'être onéreuse, même si on achetait des avions déjà construits, donc plus anciens. Néanmoins, après mûre réflexion, le sous-comité estime qu'elle mérite d'être bien étudiée. Entre temps, il serait souhaitable que quelques-uns des CF-18 déjà commandés soient modifiés comme ils le sont pour la Marine américaine de façon à recevoir des missiles Harpoon. Les escadrilles du Groupe aérien tactique et du Groupe de chasse basées au Canada pourraient comprendre quelques-uns de ces avions. Des unités de CF-18 seront régulièrement déployées jusqu'à Comox et Goose Bay, régions où elles pourraient jouer un rôle antinavire. S'il fallait un plus grand nombre d'unités, on pourrait en déployer d'autres à partir de Cold Lake et de Bagotville jusqu'aux bases aériennes des côtes atlantique et pacifique. En raison de son rayon d'action limité, cependant, le CF-18 serait incapable d'opérer très loin du littoral.

e) Les navires de patrouille et leurs systèmes.

Il suffirait que de petits patrouilleurs rapides soient équipés d'un bon radar, d'un bon système de communication et d'un canon de petit calibre pour être capables de remplir les tâches suivantes: formation des marins, réguliers ou réservistes, opérations de l'état-major du COMAR, patrouille côtière, surveillance du territoire, arraisonnement des navires de pêche et marchands ennemis en temps de guerre. Équipés, à plus grands frais, d'un radar plus perfectionné et de missiles surface-surface, ils pourraient constituer une force non négligeable de lutte contre des bâtiments de surface intrus, puisqu'ils sont difficiles à détecter, leurs missiles les rendant d'ailleurs assez dangereux à distance.

f) Les chasseurs de mines, dragueurs de mines, patrouilleurs côtiers et leurs systèmes.

Comme nous l'avons déjà signalé, les dragueurs et chasseurs de mines ainsi que les avions de patrouille côtiers pourraient protéger l'intégrité du territoire et arraisonner les navires ennemis à l'ouverture des hostilités. C'est pourquoi les dragueurs et chasseurs de mines devraient être munis de canons de petit calibre et les avions de patrouille côtiers de roquettes ou de canons.

Le cas spécial de l'Arctique

Le sous-comité a déjà constaté que les revendications du Canada relatives à l'Arctique ne sont pas universellement reconnues. Selon lui, donc, le Canada devrait appuyer sa cause en maintenant dans cette région une présence maritime importante. Notre pays doit pouvoir contrôler l'accès aux eaux arctiques et être en mesure d'y faire respecter ses revendications territoriales. En temps de paix, cette présence pourrait prendre la forme de brise-glace d'une capacité égale ou supé-

rière à celle des navires marchands conçus pour le nord (et dont le nombre croît probablement à mesure que s'intensifie l'exploitation commerciale de l'Arctique). Des brise-glace *Polar-8* capables d'opérer de neuf à dix mois par an dans ces eaux glacées seront très certainement indispensables au cours des cinq à sept prochaines années. Selon le vice-amiral A.L. Collier, Commissaire de la Garde côtière canadienne, le premier de ces navires 'pourrait entrer en service au printemps de 1989 si la construction était approuvée d'ici avril prochain (1983). Il est à noter cependant que d'après certaines projections, les expéditions de gaz à partir de l'île Melville pourraient débiter d'ici 1987.⁹ La surveillance aérienne est nécessaire lorsque les brise-glace ne peuvent opérer et elle complète utilement les opérations de ces derniers lorsqu'ils le peuvent.

D'ici la fin du siècle au plus tard, il faudra pouvoir opérer pendant douze mois par an si le capitaine (M.) T.C. Pullen (retraité) a raison de penser que 'la circulation pendant toute l'année de gros vracquiers brise-glace est inévitable.'¹⁰ Pour être prêt, le Canada doit songer, soit à construire un brise-glace *Polar-10*, capable d'opérer toute l'année, soit à aménager une base permanente d'opérations dans l'Arctique, soit encore à réaliser ces deux projets à la fois. Plusieurs témoins ont soutenu que le Canada devait absolument assurer une présence douze mois par an dans les eaux arctiques, notamment le Général Jacques Dextraze, chef d'état major retraité, qui propose la création d'une base d'opérations arctiques pour répondre aux besoins des trois forces:¹¹ '... je crois qu'il y a un besoin immense d'une présence continue dans le nord, formée de personnel régulier des forces armées et d'autochtones'.¹² Bien entendu, si on donnait suite à cette idée, comme le souhaite le sous-comité, il faudrait y inclure la Garde côtière du Canada.

L'avènement du sous-marin nucléaire risque de transformer l'Arctique en artère principale de transit pour ces bâtiments, ceux-ci pouvant par surcroît nuire au trafic maritime dans le nord. Or, à l'heure actuelle, la chasse aux sous-marins nucléaires sous la glace n'est possible qu'avec l'aide d'autres sous-marins nucléaires. Si le Canada voulait disposer de cette puissance, il lui faudrait s'aventurer dans l'achat extrêmement coûteux de tels sous-marins. Si les sonars de fond permettent de surveiller les mouvements des sous-marins, ils risquent d'être endommagés par les glaces. On doit aussi se rendre compte que l'installation et l'entretien d'un tel système dans des eaux aussi inhospitalières serait extrêmement onéreux.

Brise-glace et avions de patrouille répondent à la plupart des besoins du Canada dans l'Arctique en temps de paix. Des contre-mesures de nature purement militaire seraient donc excessivement coûteuses. Faut-il y consentir? La réponse à la question est fonction de la perception, différente pour chacun, des menaces que posent en ce moment les sous-marins nucléaires opérant sous la glace.

Le sous-comité, quant à lui, estime qu'on réussirait pour le moment à surveiller le passage du nord-ouest en stationnant à son entrée et à sa sortie des sous-marins à propulsion classique. Bien entendu, les zones patrouillées changeraient selon la saison et les conditions de la glace. N'ayant obtenu que des informations

⁹ *Ibid.*, 23 novembre 1982, p. 35:11.

¹⁰ *Ibid.*, 1^{er} février 1983, p. 32:7.

¹¹ *Ibid.*, 8 février 1983, pp. 39:6, 8,12 et 13.

¹² *Ibid.*, p. 39:13.

fragmentaires sur les coûts d'installation de sonars mouillés au fond de la mer, le sous-comité ne fera aucune recommandation à leur égard; il se contente de signaler qu'un tel système serait souhaitable dès lors que son coût d'installation ne compromettrait pas le renouvellement de la force maritime ni l'adjonction d'autres éléments, et à la condition que le bruit et le frottement des glaces ne lui ôtent pas toute efficacité pour des périodes assez prolongées. Mais si les sous-marins nucléaires transitaient de plus en plus fréquemment par les eaux de l'Arctique, le Canada devrait peut-être songer à s'en doter. La seule façon dont il pourrait se le permettre, sans doute, serait de persuader un allié de lui en céder quelques-uns, quitte à passer avec ce pays un contrat pour leur entretien. Cette solution nous éviterait d'avoir à supporter le coût d'achat élevé de nouveaux sous-marins nucléaires et à installer l'infrastructure nécessaire. Ou bien, à moins qu'il préfère laisser la voie libre aux sous-marins nucléaires, le Canada pourrait faire appel à un allié possédant des bâtiments nucléaires et lui demander de surveiller l'Arctique pour notre compte. Cette solution ne va pas sans dangers réels, cependant, les revendications du Canada sur les eaux de l'Arctique étant contestées par certains de ses alliés. Il serait par exemple un peu étrange de prier les États-Unis de défendre nos intérêts dans le nord alors que, selon le vice-amiral Timbrell,

Une instruction nautique du gouvernement américain déclare que les eaux au nord du 60° — c'est-à-dire approximativement à la hauteur de la baie d'Hudson, pour donner un point géographique de référence; les eaux du Passage du Nord-Ouest et les eaux conduisant à ce passage — sont, aux yeux des États-Unis, des eaux internationales et non pas des eaux nationales canadiennes. Ils ne contestent pas nos revendications territoriales, mais notre contrôle du passage par ses îles . . . , comme le font d'ailleurs la France et la Russie.¹³

Le sous-comité estime qu'il n'y a pas de raison contraignante d'acquérir des brise-glace pour le COMAR. Tous les témoignages qu'il a recueillis donnent à penser que ces bâtiments seraient inefficaces comme plates-formes de lancement d'armes. Rien ne justifie, par conséquent, une modification des dispositions actuelles qui font relever la flotte de brise-glace du Canada de la Garde côtière. Si les circonstances changeaient et qu'il devînt souhaitable d'armer les brise-glace soit d'hélicoptères ASM, soit de missiles par exemple, le COMAR pourrait confier à des équipages spéciaux le service des systèmes d'armes embarqués. Néanmoins, le sous-comité estime que le COMAR devrait toujours avoir à sa disposition un groupe de ses propres officiers et de marins familiers des conditions et des exigences de la navigation dans l'Arctique.

Le sous-comité recommande que l'on prenne l'habitude de détacher régulièrement une partie du personnel du COMAR auprès de la Garde côtière pour s'entraîner à la navigation dans l'Arctique.

Le matériel actuel de la force navale

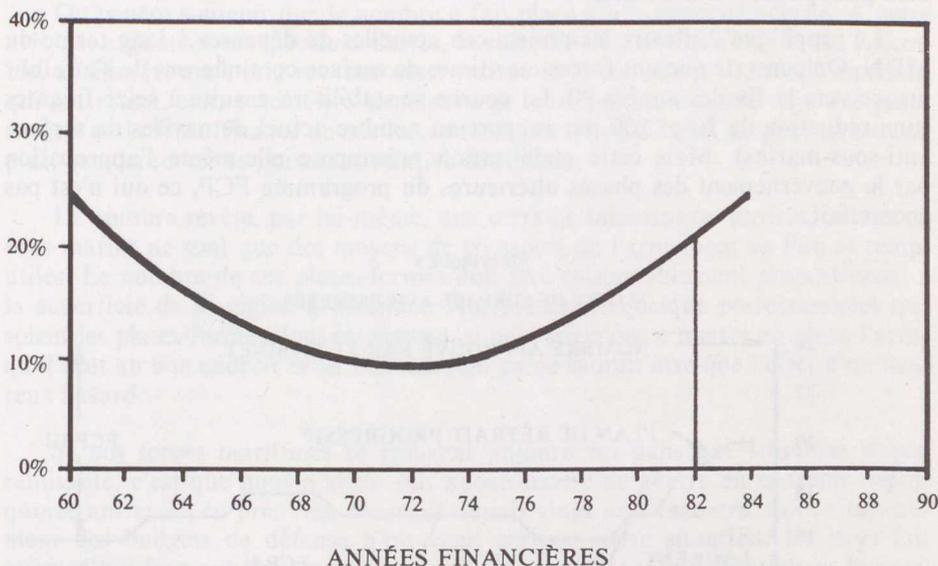
Comme nous l'avons déjà signalé, nos forces maritimes ne sont pas en mesure de remplir leurs obligations. La plupart des estimations donnent à penser qu'elle ne disposeraient que de la moitié environ des grandes plates-formes nécessaires.¹⁴ C'est l'aboutissement d'une évolution dont le début remonte aux années 60, date à

¹³ *Ibid.*, 26 mai 1981, pp. 18:13-14.

¹⁴ Voir chapitre V, page 51.

laquelle les fonds mis à la disposition du MDN pour les biens d'équipement tombaient à des niveaux totalement inacceptables. Le graphique 1, extrait de l'*Exposé du ministre sur le budget de la Défense pour 1983-1984*,¹⁵ illustre bien ce qui s'est produit:

GRAPHIQUE I
PROGRAMME D'IMMOBILISATIONS
EN POURCENTAGE DU BUDGET DU MDN



C'est aux époques où la détente semblait possible, que des gouvernements canadiens successifs négligeaient davantage la défense. On se persuadait alors de l'existence 'd'une volonté accrue de régler par voie de négociation les problèmes opposant l'est et l'ouest'.¹⁶ Perspective qui poussait à l'optimisme. On ne parlait plus guère de conflit: les négociations SALT semblaient progresser. On assistait au recul de la bipolarisation sur la scène internationale¹⁷ allant même jusqu'à prédire la stabilité accrue de la dissuasion nucléaire'.¹⁸

Puis survinrent l'affaire de l'Angola avec l'argumentation de l'activité soviétique autour de la Corne de l'Afrique; l'échec de SALT II, l'invasion de l'Afghanistan, la loi martiale en Pologne. Les relations est-ouest se retrouvent placées sous le signe de l'affrontement. Les crises pétrolières successives et la récession mondiale ont ébranlé la confiance dans le système économique international et semé le désordre dans les économies nationales. Brusquement le danger plane de nouveau sur le monde.

¹⁵ *Op. cit.*, p. 34. Ce document en date du 15 mars 1983 a été déposé au Comité permanent des affaires extérieures et de la défense nationale de la Chambre des Communes.

¹⁶ *La défense dans les années 70*, p. 5.

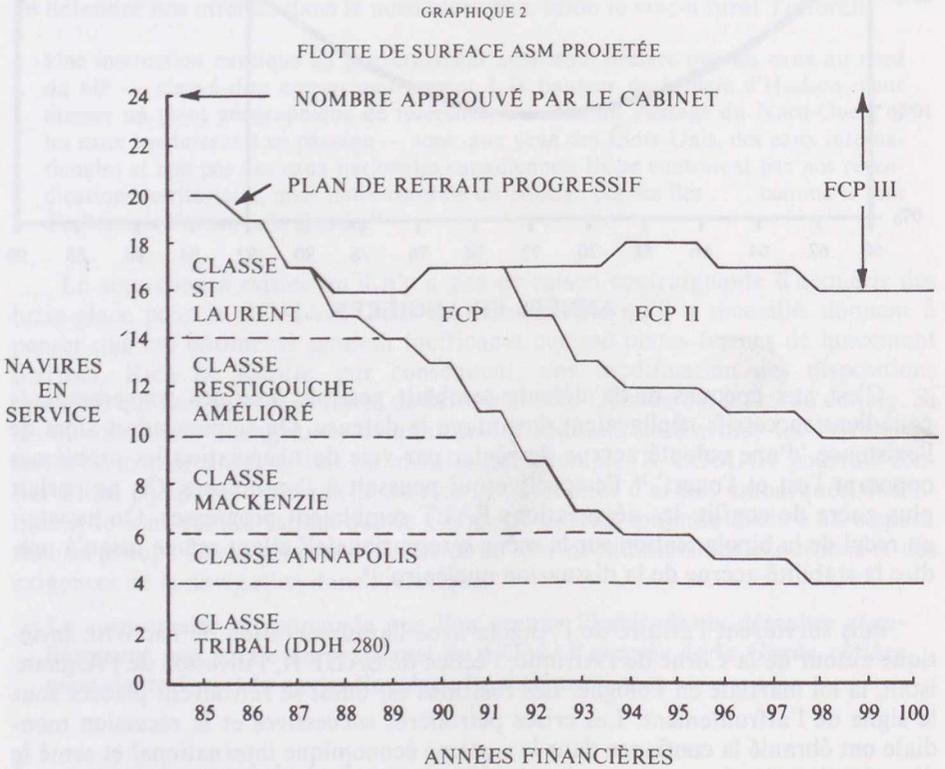
¹⁷ *Ibid.*, p. 1.

¹⁸ *Ibid.*, p. 4.

Reconnaissons au gouvernement canadien le mérite d'avoir cherché à s'adapter à la nouvelle situation en adoptant divers programmes de remplacement du matériel militaire. Le MDN a, lui-même, fait preuve d'une grande compétence administrative en augmentant la part de son budget affectée aux programmes d'équipement. Mais la dégradation de notre potentiel militaire était arrivée à un point tel que compte tenu des contraintes budgétaires actuelles, il est apparu impossible d'y apporter des correctifs véritablement utiles.

Les perspectives d'avenir

Le graphique 2 illustre les projections actuelles de dépenses à long terme du MDN. On constate que nos forces maritimes de surface continueront de s'affaiblir jusque vers la fin des années 90. La courbe se stabilisera ensuite à seize frégates (une réduction de 20 p. 100 par rapport au nombre actuel de navires de surface anti-sous-marins). Mais cette stabilisation présuppose elle-même l'approbation par le gouvernement des phases ultérieures du programme FCP, ce qui n'est pas encore fait.



Le graphique 2 indique aussi le nombre d'unités de surface dont disposerait le Canada si ces programmes complémentaires n'étaient pas approuvés. La date prévue pour la réforme des navires plus anciens tient compte du DELEX. Les plans de radoub de mi-vie des Aurora et de remplacement des trois sous-marins ne sont pas plus précis que les phases subséquentes du programme de la FCP. Compte tenu des dépenses projetées, on ne semble pas prévoir une augmentation du nombre de l'une ou de l'autre de ces plates-formes.

Dans l'hypothèse la plus favorable — augmentation réelle de 3 p. 100 du budget de la défense jusqu'en 1987, pourcentage plus élevé du total affecté aux dépenses en capital et approbation du programme de la FCP et de ses phases subséquentes — on peut prédire que d'ici le milieu des années 90 le COMAR disposera de moins de navires et d'avions qu'à l'heure actuelle. Il faudra attendre jusqu'à l'an 2007 pour que le plan à long terme de dépenses d'immobilisations du MDN nous permette de disposer d'un nombre équivalent de grandes plate-formes majeures (LRPA, frégates et sous-marins).

On pourra soutenir que le nombre a fait place à une capacité accrue. À notre avis, cet argument est spécieux. Certes, la capacité des navires s'est, dans l'ensemble, améliorée, mais cela est tout aussi vrai de la flotte de nos éventuels ennemis, qui ont réussi, eux, à accroître le nombre de leurs unités. Compte tenu des plans actuels et de l'insuffisance de nos forces maritimes, le COMAR ne pourra, tout au plus, que conserver sa puissance relative de riposte.

Le nombre revête, par lui-même, une certaine importance: navires, avions ou sous-marins ne sont que des moyens de transport de l'armement en lieu et temps utiles. Le nombre de ces plates-formes doit être raisonnablement proportionnel à la superficie de la région à défendre. Autrement, et quelque perfectionnées que soient les plates-formes dont on dispose, si nous arrivions à mettre en place l'arme qu'il faut au bon endroit et au bon moment ça ne saurait être que l'effet d'un heureux hasard.

Si nos forces maritimes se trouvent aujourd'hui dans une situation si peu reluisante, c'est que nous n'avons mis aucun navire de guerre en chantier depuis quinze ans et à peu près rien construit depuis vingt ans; en outre, aucun rajustement des budgets de défense n'est venu corriger cette situation. Le pays fait aujourd'hui face aux deux problèmes suivants: remplacer immédiatement la presque totalité de sa flotte, et résoudre à court terme la question du nombre insuffisant d'unités tout en poursuivant un objectif à plus long terme soit l'acquisition de plates-formes plus perfectionnées.

Planifier l'avenir

On ne s'en tirera pas facilement. L'équipement des Forces maritimes du Canada exige des engagements de crédits énormément accrus. Elles en ont besoin tout de suite sans préjudice pourtant des besoins des forces aériennes ou terrestres, si l'on ne veut pas que celles-ci dégèrent à leur tour. Il est clair que le mode de financement actuel est mauvais et que rien ne permet de croire qu'il cessera de l'être.

Les décisions à prendre maintenant doivent reconnaître l'incapacité de nos forces maritimes à remplir leur mission; il faut déterminer le nombre et la nature des unités devant composer la force de surface; tenir compte également de la nécessité de pallier rapidement le nombre insuffisant d'unités et fixer un échéancier pour la réalisation de ces objectifs. Dix ans au moins se seront écoulés d'ici là parce que toute décision d'acquisition prise aujourd'hui ne déboucherait sur la production d'un prototype que dans trois à cinq ans. Ensuite il faudra passer les commandes de manière à réaliser plus rapidement, sinon l'équilibre souhaité, du moins une amélioration tangible de la qualité et de la quantité. Après quoi le gou-

vernement devra décider de combien il pourra, de façon réaliste, augmenter aux sommes déjà prévues au budget de la défense et combien le ministère de la Défense peut effectivement en absorber à court terme.

Une flotte modèle

Maintenant que les besoins ont été inventoriés, nous pouvons aborder les questions touchant le potentiel de la force maritime, sa composition (combien d'unités de chaque arme?), les priorités (lesquelles faudrait-il acquérir, dans quel ordre et pourquoi?) et le financement.

Pour toutes les raisons énumérées au début de ce chapitre, les suggestions que nous faisons sur l'armement et la composition de la flotte n'ont rien de définitif et n'ont pas à nos yeux la force de recommandations. Celles-ci ont été regroupées à la fin du chapitre; elles n'entendent pas fixer la composition ultime de la flotte, mais seulement fournir certaines orientations.

a) La puissance maritime souhaitée et son coût.

Selon le sous-comité, la politique canadienne de défense maritime doit avoir pour premier objectif de créer, d'ici douze ans, une force navale équilibrée. Cette politique devrait viser, d'une part, à fournir au COMAR environ deux fois plus de grandes plates-formes qu'elle n'en possède à l'heure actuelle, et d'autre part, à pallier rapidement l'insuffisance actuelle de potentiel et d'unités tout en constituant une force équilibrée.

En cherchant à fixer le coût de sa proposition, le sous-comité est parti de l'hypothèse selon laquelle certaines des activités prévues, — le programme de la FCP et ses phases ultérieures et le remplacement de nos trois sous-marins et des hélicoptères ASM, par exemple — sont déjà incorporés dans le poste des dépenses d'immobilisations. Le coût des autres plate-formes s'ajoutera aux dépenses déjà prévues. Il faudra nécessairement dépenser davantage pour remettre rapidement sur pied un élément critique, peut-être *le plus critique*, de notre défense nationale, savoir la force navale, qu'on a laissée se dégrader au point qu'elle n'est plus en mesure de remplir ses tâches. L'argent est difficile à trouver, nous le savons, mais il en faut pour atteindre cet objectif.

Nous proposons qu'à compter de 1984-1985, un montant de 550 millions de dollars par an, en dollars constants de 1983, soit affecté pendant douze ans à l'achat de matériel pour le COMAR, ce qui donnerait au total 6,6 milliards de dollars d'ici 1996. Notre pays peut se permettre cette dépense et le MDN pourrait efficacement l'absorber. Cela représenterait une augmentation réelle de 7 p. 100 du budget de la défense, de 0,64 p. 100 du budget des dépenses nationales et une hausse de 0,2 p. 100 des dépenses de défense en pourcentage du PNB. Même alors le Canada resterait au dernier rang des pays de l'OTAN, à l'exception du Luxembourg (et de l'Islande, qui n'a pas de forces armées), au chapitre des crédits consacrés à la défense comparativement au PNB.

b) Matériel supplémentaire suggéré pour les forces maritimes.

Grâce à ces crédits supplémentaires, il serait possible de constituer une puissance maritime efficace, bien équilibrée et souple. En supposant que les plans

budgetaires courants prévoient remplacer ou moderniser selon le cas tout le matériel actuel du COMAR, l'injection de 5,9 milliards de dollars (en dollars constants de 1983), permettrait l'achat, d'ici 1996, des navires et avions *supplémentaires* suivants (incluant les coûts du programme), pourvu que les commandes soient passées dès 1984:

TABLEAU 5

Coût du matériel proposé en sus du Programme de remplacement actuel

Unités	Matériel	Coût en millions de dollars
17	sous-marins (type allemand 2000 ou l'équivalent)	3 315 \$
18	Aurora	1 125
4	chasseurs de mines (modèles de l'OTAN ou l'équivalent)	400
9	dragueurs de mines	265,5
12	patrouilleurs rapides	480
10	hélicoptères ASM	280
		5 865,5 ¹⁹

Avec les 735 millions de dollars restants, le CF-18 pourrait être modifié pour recevoir les missiles Harpoon; on pourrait en outre acheter de l'équipement pour trois navires d'escorte marchands et du matériel de formation et des installations supplémentaires pour les divisions de la marine de réserve (voir le chapitre VIII); installer des armes anti-air et anti-surface sur les dix contre-torpilleurs propulsés à la vapeur les plus récents et améliorer les systèmes de détection.

Le tableau 6 constitue un état comparatif de la situation actuelle et de celle de 1996, avec et sans modification de la politique actuelle d'équipement.

¹⁹ Le MDN a donné pour chacune des plates-formes les estimations suivantes (en millions de dollars):

- Frégates:	520	- LRPA:	49
- Navires de soutien opérationnels:	130	- MRPA:	14
- Sous-marins:	195	- Hélicoptères ASM	28
- Dragueurs de mines:	29,5		

S'appuyant sur ses recherches, le sous-comité estime que le programme des chasseurs de mines coûterait 100 millions de dollars et celui des navires de patrouille rapides 40 millions de dollars. Il a décidé de retenir un chiffre moins élevé pour le programme des frégates (485 millions de dollars) en raison des coûts non susceptibles de se répéter dans le cas d'une production en série, et un chiffre plus élevé pour les LRPA (62,5 millions de dollars), de manière à inclure dans ce programme le coût d'une unité supplémentaire polyvalente de contrôle du matériel d'avionique (VAST) pour l'entretien d'un plus grand nombre de CP-140 sur la côte ouest, et leur dotation en systèmes de missile air-air et air-surface.

TABLEAU 6

La Force maritime actuelle comparée aux forces éventuelles de 1996

TYPE	FORCE NAVALE ACTUELLE	1996 BUDGET INCHANGÉ	1996 PROPOSITION DU SOUS-COMITÉ
Navires de surface ASM	20	15 + 2 construction*	15 + 2 construction*
Sous-marins	3	3	20
Navires de soutien logistiques	3	3	3
Navires de soutien de plongée	1	1	1
Chasseurs de mines	0	0	4
Dragueurs de mines	0	0	9
Navires de patrouilles rapides	0	0	12
LRPA	18	18	36
Avions de patrouille côtiers	18	18	18
Hélicoptères ASM	35	35	45
Avions d'attaque	0	0	84**
Navires marchands d'escorte	0	0	3

* Le nombre de ces deux modèles se stabiliserait à 16 en 1997-1998

** Les CF-18 équipés du Harpoon, pris du Groupe aérien tactique et du Groupe de combat

c) Les avantages de la proposition du sous-comité.

La force navale que nous proposons disposerait, en 1996, de près de deux fois plus de grandes plates-formes (navires de surface ASM, LRPA et sous-marins) actuellement en service ou prévues, et de deux douzaines de plates-formes de moindres dimensions. Elle donnerait une nouvelle dimension à notre potentiel de guerre, grâce aux mesures de lutte anti-mines et aux navires de surface. Le Canada disposerait ainsi d'une puissance non négligeable avec laquelle il pourrait répondre seul aux menaces maritimes éventuellement dirigées contre lui, à l'exception d'une attaque de missiles nucléaires. Il pourrait aussi affecter un plus grand nombre de grandes plates-formes aux opérations de l'OTAN et concentrer sur la côte est toutes les forces utilisées à cette fin. Les planificateurs ne seraient plus tentés (comme ce serait peut-être le cas aujourd'hui) de renoncer à défendre la côte ouest. Les forces qui y seraient regroupées pourraient donc être énormément et constamment renforcées. La composition proposée nous permettrait de multiplier les patrouilles aériennes dans l'Arctique pour surveiller notre territoire.

Ajoutons que notre proposition ne précise pas dans quel sens il faudrait orienter la croissance au-delà de 1996. Si elle était adoptée, cependant, le COMAR et les industries de défense pourraient acquérir l'expérience de la mise en service et la construction de toute une gamme de plates-formes. Il serait plus facile ensuite de savoir où mettre l'accent.

Grâce aux diverses plates-formes suggérées, le COMAR pourrait adapter les forces affectées à l'est et à l'ouest aux circonstances particulières de chacune de ces côtes. Il serait normal, par exemple, que la flotte de l'ouest compte un nombre relativement plus élevé de sous-marins et de patrouilleurs rapides que celle de l'est, dont l'une des tâches serait de réapprovisionner les forces européennes, ayant à sa disposition le gros des navires de surface ASM et tous les navires marchands d'escorte. Les LRPA pourraient être affectés à raison de deux tiers à la côte est et d'un tiers à la côte ouest. Même en appliquant cette formule, on triplerait le nombre de LRPA sur la côte ouest.

La force d'intervention que nous proposons contre les mines demande explication. Le sous-comité s'attend que seuls les quatre chasseurs de mines seront dotés en permanence de personnel des forces régulières, afin de réduire au minimum le besoin de personnel permanent additionnel.²⁰ Plusieurs des neuf dragueurs de mines seraient affectés à la Garde côtière en temps de paix, notamment pour les opérations de recherche et de sauvetage. Les autres seraient affectés à la réserve navale et serviraient aussi de navires d'écoles. On suppose que trois groupes de bâtiments de lutte contre les mines pourraient être formés à partir de cette force de treize navires autour d'un chasseur de mines. En ne faisant pas entrer en ligne de compte le quatrième chasseur de mines nous avons voulu prévoir la nécessité de grosses révisions ou réparations, et de la possibilité de convertir des navires civils en dragueurs de mines en cas d'urgence.

En temps de paix, certains des navires de patrouille seraient également affectés à la Garde côtière et d'autres à la réserve, la force régulière n'ayant à trouver du personnel qu'en très petit nombre. Les navires marchands d'escorte n'aurait pas besoin en temps de paix d'effectifs supplémentaires bien qu'il faudrait entraîner du personnel à les utiliser. Pour les avions d'attaque cette politique n'avait guère de répercussions sur ce plan, le nombre de CF-18 en service ne variant pas, même si on allait équiper certains d'entre eux de systèmes d'armes supplémentaires.

Des trois options proposées au graphique 3, celle du sous-comité est la plus propre à combler rapidement l'écart actuel entre nos ressources et nos engagements. Elle pourrait être complètement appliquée dès 1996, dans l'hypothèse d'une hausse des dépenses de 550 millions de dollars par année. Aucune des autres options ne permettrait d'atteindre ces deux objectifs.

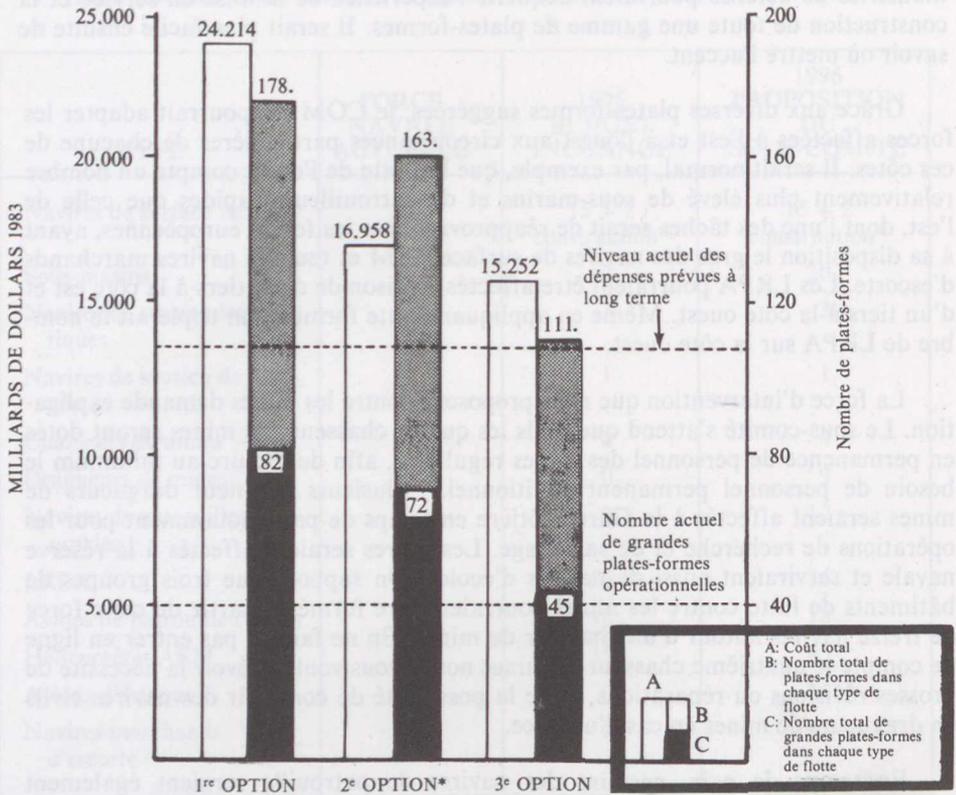
d) Retombées financières et répercussions sur l'emploi.

Il importe de noter que la construction de cette force maritime dont nous avons tant besoin auraient d'importantes retombées économiques. En effet, pratiquement toutes les plates-formes proposées seraient construites au Canada, à l'exception de l'Aurora, qui serait encore construit par Lockheed aux États-Unis,

²⁰ Voir chapitre VII, p. 83, pour des détails sur les répercussions en matière de personnel.

GRAPHIQUE 3

COÛTS ET RÉSULTATS COMPARÉS
DE TROIS TYPES DE FLOTTES



*(Option du sous-comité)

NOTES:

- (1) Le nombre de plates-formes, dans l'option du sous-comité, n'inclut pas les quatre-vingt quatre avions d'attaque ni les navires marchands d'escorte qui pourraient appuyer la flotte en cas d'urgence.
- (2) En plus des divers petits bâtiments, chacune des trois flottes comprendrait les plates-formes suivantes:

	1 ^{re} option	2 ^e option	3 ^e option
Frégates	36	16	24
Navires de soutien opérationnels	4	3	3
Sous-marins	10	20	3
Dragueurs de mines	12	9	—
Chasseurs de mines	—	4	—
Navires de patrouille rapides	—	12	—
LRPA	36	36	18
MRPA	40	18	18
Hélicoptères ASM	40	45	45

Voir la note de reunion 19, page 65, pour le prix unitaire. Dans chaque option, le prix de la flotte actuelle de dix-huit Aurora a été établi comme s'il s'agissait de matériel neuf.

(3) La 1^{re} option correspond à la flotte proposée par le v.-am. Timbrell.

La 2^e option correspond à la flotte proposée dans ce chapitre.

La 3^e option correspond au plan à long terme du MDN

comme le furent les dix-huit premiers avions de ce type, et mis à part aussi peut-être les premiers sous-marins, jusqu'à ce que les chantiers navals canadiens se soient adaptés à leur construction et aient formé le personnel requis.²¹ Dans chaque cas on pourrait obtenir, en retour, des compensations. Ces commandes profiteraient en effet non seulement aux industries de construction navale et aérospatiale, mais également à l'industrie de l'électronique et aux autres fournisseurs de pièces.

Ajoutons que la réalisation d'un programme de construction d'une telle envergure, échelonné sur douze ans, assurerait la stabilité à long terme des industries de construction navale et des industries connexes. Après quoi, même sans hausse du potentiel maritime, les navires en service subiraient le radoub de mi-vie et il faudrait songer à adopter un programme de remplacement à long terme. La force de seize navires de surface ASM envisagée, par exemple, comprendrait les DDH-280 qui atteindraient presque la fin de leur vie utile. Il en va de même pour les sous-marins Oberon à remplacer également. Tout cela créerait de nombreux emplois permanents. Pour M. Henry Walsh, président de l'Association des chantiers maritimes canadiens (ACMC), 'à chaque dollar dépensé au chapitre de la construction navale, correspondent deux autres dollars dépensés dans le secteur de l'alimentation, et . . . (que) l'emploi est stimulé dans la même proportion'.²¹ Les six FCP à elles seules, 'représentent 7 000 années-personnes de travail (sur une période de 10 ans)' et '24 000 années-personnes de travail pour les industries connexes, c'est-à-dire trois fois plus que pour les chantiers'²³.

Si les 6 FCP créaient 34 000 années-personnes de travail dans les chantiers navals pendant dix ans, le programme de construction proposé par le sous-comité créerait, au bas mot, 100 000 autres emplois dans la construction navale, l'aérospatiale et les secteurs connexes.

Comme nous l'avons indiqué, les deux ou trois premiers sous-marins d'une nouvelle classe seraient peut-être construits à l'étranger sur des modèles existants, ce qui en accélérerait l'acquisition. Pour réduire les délais de préparation et sachant qu'aux stades initiaux on manquera probablement de personnel pour la gestion de projets, il faudra peut-être procéder de la même façon bien que la construction se ferait au Canada.

Recommandations relatives au matériel

La plupart des propositions exposées dans le présent chapitre sont présentées comme des suggestions, notamment dans les domaines trop techniques où le sous-comité n'a pas la compétence voulue. Restent cependant divers autres questions où il estime pouvoir présenter en toute confiance des recommandations concrètes.

Pour éviter que l'état et la valeur combattante de nos forces maritimes continuent de se détériorer, le sous-comité recommande qu'en plus des crédits affectés au remplacement à l'unité du matériel actuel, une somme additionnelle de 550 millions de dollars, (en dollars de 1983) soit consacrée à

²¹ Un chantier maritime canadien fabrique en ce moment des pièces pour des sous-marins nucléaires de la Marine américaine.

²² *Délibérations du sous-comité sénatorial sur la défense nationale*, 8 mars 1983, p. 40:6.

²³ *Ibid.*, p. 40:12.

l'achat de matériel pour le COMAR ce qui représenterait une hausse réelle de 7 p. 100 du budget de la défense, une augmentation de 0,64 p. 100 du budget national des dépenses et une hausse de 0,2 p. 100 des dépenses de défense en pourcentage du PNB.

Les recommandations du sous-comité concernant une flotte équilibrée sont, par ordre de priorité:

- que les contrats relatifs au programme de la FCP et aux phases successives de ce programme soient immédiatement adjugés;
- qu'une commande de dix-huit avions Aurora supplémentaires soit passée sans plus tarder afin de renforcer le plus rapidement possible le potentiel militaire du COMAR et de le doter d'une puissance permanente améliorée;
- que le COMAR soit doté d'importants moyens de lutte contre les mines;
- que le COMAR acquière un plus grand nombre de sous-marins diesel-électriques;
- que l'on acquière des navires de patrouille rapides lance-missiles;
- que les avions Aurora existants soient équipés de missiles air-air et air-surface, et que les Tracker portent des roquettes;
- que les sous-marins de la classe Oberon soient dotés d'un missile sous-mer-surface et d'un type de torpille plus moderne, et que les dix destroyers propulsés à vapeur du DELEX soient équipés d'un missile surface-surface et d'un système de défense rapprochée.

Le sous-comité recommande que le MDN entreprenne tout de suite deux études qui seraient déposées au Parlement. La première comparerait les mérites respectifs d'un Groupe aérien tactique comportant des avions d'attaque anti-navires, ou de munir des CF-18 d'un Groupe de combat équipés de missiles Harpoon ou autres missiles air-surface. La deuxième étude examinerait dans quelle mesure le Canada serait capable de transformer un certain nombre de navires marchands pour qu'ils transportent les hélicoptères et autres armes nécessaires à l'escorte ASM.

Une mise en garde

Le Cmdre Hendy a signalé au sous-comité la citation suivante:

Le besoin d'assurer le libre emploi des eaux contiguës à son territoire ainsi que de son plateau continental peut fort bien devenir la principale tâche du Canada en matière de défense. La création d'une puissance maritime considérable en temps de paix révolutionnera la façon de penser des dirigeants canadiens en matière de politique et de défense, mais cela pourrait fort bien se révéler la forme la plus avantageuse d'activité de défense au Canada pour le reste du siècle et pour une bonne partie du siècle suivant.²⁴

²⁴ Brian Cuthbertson, *Canadian Military Independence in the Age of the Superpowers*, cité par le Cmdre Hendy, *Délibérations du sous-comité sénatorial sur la défense nationale*, 22 mars 1983, p. 43:38.

Le sous-comité partage cet avis qu'il juge même exprimé sous une forme par trop conditionnelle. Ses membres désirent par conséquent souligner que même si on a attribué à chacune des recommandations ci-dessus un ordre de priorité, il n'en est aucune qui puisse être écartée sans risque.

LA POLITIQUE ET LES PROCÉDURES D'ACHAT

Les discussions qui ont eu lieu pendant les audiences du sous-comité consacrées aux achats de matériel militaire ont surtout porté sur la complexité des procédures actuelles, le temps qu'il faut pour franchir chacune des étapes et les délais qui s'ensuivent dans les opérations d'achat. Faisant l'examen de l'ensemble de l'Programme de la FCP, lorsque le contrat sera signé (probablement au cours de l'été 1983), il se sera écoulé près de six ans depuis l'approbation de principe de décembre 1977. Si l'on ajoute les trois années de travail qui ont précédé cette approbation et les quatre années qui sont allées de la livraison de la première frégate, les premiers résultats ne seront fait connaître qu'au bout de — voire au-delà de — dix ans si l'on considère toute la période depuis l'approbation, jusqu'à la fin des travaux de construction des six premiers navires prévus par ce programme. Élections et changements de gouvernement ont certes contribué à retarder les décisions. Néanmoins, selon M. Kilham, "il faut habituellement de sept à neuf ans... pour la construction d'un navire de guerre et, d'après le *Canada Enact 82*, dans le cas d'une grosse unité navale, le délai ne peut probablement être réduit qu'à deux ou trois ans".

Aux yeux du sous-comité, ces problèmes d'équipement et ceux à leur niveau d'abord à celui des procédures, se situent en matière de dépenses et des plus courants de la défense et des formalités gouvernementales. Ils sont donc originaux à celui des politiques. La façon dont procède le gouvernement pour acheter sur pied et maintenir des forces armées sur des principes de haute efficacité est unique.

La procédure d'achat

Examinons d'abord les diverses étapes de cette procédure. Les deux premiers recommandent que leur complexité et leur impact sur le principe de responsabilité et le gouvernement doivent passer sous une certaine responsabilité à savoir, la plus simplifiée le possible, par exemple en favorisant certaines opérations de travail effectuées par les comités mine et intermédiaires et en se basant sur des protocoles de travail pour un approvisionnement. On ne doit pas oublier que l'absence de travail peut au détriment de l'aspect de processus et de son impact sur la harmonie entre l'intégration des aspects de sécurité et de la responsabilité.

¹ *Recommandation du Sous-comité d'enquête sur la Défense Nationale*, 1982, p. 122-123.

² *Ibidem*.

LA POLITIQUE ET LES PROCÉDURES D'ACHAT

Les discussions qui ont eu lieu pendant les audiences du sous-comité consacrées aux achats de matériel militaire ont souvent porté sur la complexité des procédures actuelles, le temps qu'il faut pour franchir chacune des étapes et les délais qui s'ensuivent dans les opérations d'achat. Prenons l'exemple du Programme de la FCP: lorsque le contrat sera adjudgé (probablement au cours de l'été 1983), il se sera écoulé près de six ans depuis l'approbation de principe de décembre 1977. Si l'on ajoute les trois années de travail qui ont précédé cette approbation et les quatre années qui nous séparent de la livraison de la première frégate, les premiers résultats se seront fait attendre douze ans — voire dix-sept ans si l'on considère toute la période depuis l'approbation jusqu'à la fin des travaux de construction des six navires prévus par ce programme. Élections et changements de gouvernement ont, certes, contribué à reporter les échéances. Néanmoins, selon M. Killick¹, 'il faut habituellement de sept à neuf ans . . .' pour la conception d'un nouveau produit, et, d'après le Cmdre Ernest Ball, dans le cas d'une grosse unité navale², ce délai ne peut probablement être réduit que de deux ou trois ans.

Aux yeux du sous-comité, ces problèmes d'équipement se posent à deux niveaux: d'abord à celui des procédures, le choix du matériel conformément aux plans courants de la défense et aux formalités gouvernementales et ministérielles; ensuite, à celui des politiques, La façon dont procède le gouvernement pour mettre sur pied et maintenir des forces armées sur des périodes de temps relativement longues.

La procédure d'achat

Examinons d'abord les diverses étapes de cette procédure. On doit d'emblée reconnaître que leur complexité et leur longueur sont le prix que les contribuables et le gouvernement doivent payer pour une certaine tranquillité d'esprit. Si l'on simplifiait la procédure, par exemple en omettant certaines analyses ou études effectuées par les comités intra et interministériels ou en supprimant d'autres obstacles du même genre, on accélérerait peut-être les prises de décisions, mais ce serait parfois au détriment de l'esprit de pondération qui doit les orienter et de l'harmonie entre l'intégration des impératifs de défense aux autres objectifs natio-

¹ *Délibérations du Sous-comité sénatorial sur la Défense nationale*, 15 mars 1983, p. 42:16.

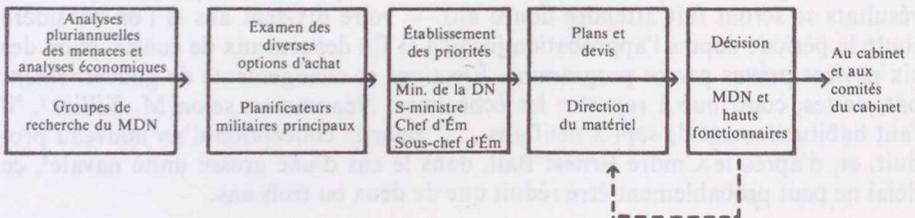
² *Idem*.

naux. Malgré tout, le sous-comité est d'avis qu'il faut réellement s'efforcer d'accélérer la procédure d'acquisition en l'isolant, dans une certaine mesure, des retombées électorales et des changements de gouvernements. L'économie de temps — entre 25 et 30 p. 100 — qu'on réaliserait en vaut bien la peine, sans préjudice toutefois de certaines précautions indispensables.

Actuellement, la procédure d'acquisition de matériel militaire comporte les étapes suivantes: s'appuyant sur des analyses poussées et l'inventaire du matériel requis pour répondre aux menaces qu'il perçoit, le MDN fixe les priorités que la Direction du matériel traduit en plans et devis. Une fois ceux-ci approuvés par la direction du ministère, le ministre saisi de son projet le Comité du Conseil des ministres chargé de la politique étrangère et de la défense pour en obtenir une approbation de principe, après quoi le projet est acheminé à un autre comité du cabinet, le Conseil du Trésor, qui doit aussi donner son aval. Le graphique 4 illustre, sous forme très simplifiée, les étapes internes d'approbation au MDN.

Graphique 4

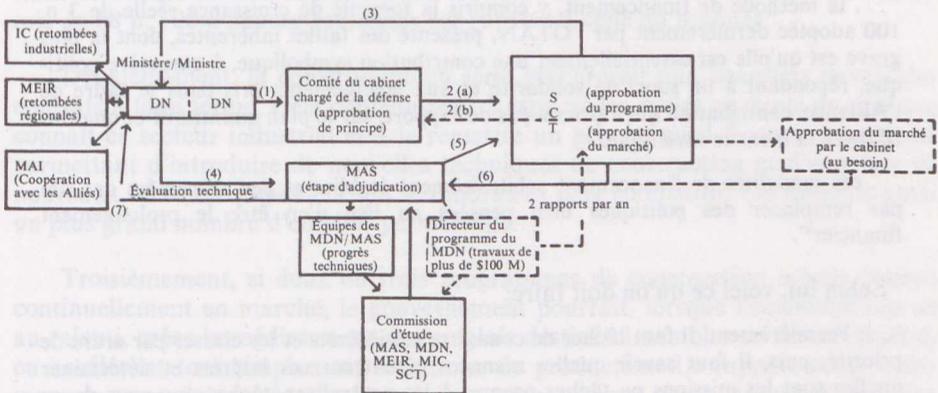
LES ÉTAPES DE LA PROCÉDURE D'ACHAT DU MATÉRIEL MILITAIRE: MDN



Jusque-là, d'autres ministères ont été consultés au besoin: les Approvisionnements et Services (MAS), pour faciliter les étapes ultérieures de la procédure, surtout pour les grands projets; l'Industrie et le Commerce/Expansion industrielle régionale (IC/MEIR), lorsqu'il faut tenir compte des retombées économiques pour le Canada ou certaines de ses régions, et les Affaires extérieures (MAE), s'il est question de coopérer avec des alliés.

Quand le Conseil des ministres et le Conseil du Trésor ont donné leur approbation, le MDN présente sa demande officielle au MAS. Une fois que celui-ci s'est assuré qu'aucune contrainte budgétaire ou autre ne risque d'entraver la mise en oeuvre du programme, il dresse un plan de commande et procède à l'adjudication. Cependant, avant l'intervention de celle-ci il faut une nouvelle approbation du Conseil du Trésor, parfois (comme dans le cas de la FCP) après une nouvelle étude en Conseil des ministres. Le MAS se charge de la gestion du marché, en étroite collaboration avec le MDN, notamment au chapitre des évaluations techniques. Tous les grands programmes sont examinés par une Commission d'étude formée de hauts fonctionnaires représentant tous les ministères en cause, y compris le Secrétariat du Conseil du Trésor (SCT), mais les grands projets de la Couronne qui entraînent des dépenses de 100 millions de dollars ou plus doivent, de surcroît, faire l'objet de deux rapports par an au SCT.

LA PROCÉDURE GOUVERNEMENTALE D'ACHAT DU MATÉRIEL MILITAIRE



La politique d'achat

En dépit de leur complexité, réelle ou apparente, les diverses étapes de la procédure d'achat suscitent beaucoup moins de retards et de difficultés que les contraintes auxquelles les différents intervenants sont soumis. La procédure d'achat doit certes être consolidée, mais le vrai problème tient plutôt à l'indifférence manifestée par les gouvernements successifs à l'égard des questions de défense, à l'absence de plans réalistes à long terme, c'est-à-dire pour les quinze à vingt prochaines années; à la subordination des besoins de la défense à d'autres nécessités ou à des objectifs politiques plus pressants, aux longs intervalles d'inactivité entre les programmes de construction et à des phénomènes imprévus tels l'inflation, les hausses salariales, l'alignement de la solde des militaires sur les traitements de la Fonction publique et l'échec de la détente. Voilà les vrais coupables.

Les efforts que déploie le MDN depuis quelques années pour attirer l'attention, de façon constante, sur des solutions réalistes et favoriser la hausse graduelle du budget de la défense, ont très favorablement impressionné le sous-comité. Celui-ci est également frappé par la compétence accrue du ministère qui a réussi, malgré un budget insuffisant, à augmenter la part de ses dépenses d'équipement par rapport à l'ensemble de celui-ci, tout en veillant expressément à l'état de préparation et à l'aptitude à rester au combat³. Le temps que met le ministère à prendre une décision dépend moins de la lourdeur du processus décisionnel que de la nature extraordinaire des choix à faire. Comment peut-on savoir si on aura davantage besoin d'un nouveau chasseur ou d'une nouvelle classe de navires quand les chasseurs et navires existants ont vieilli au point de ne pouvoir presque plus remplir leur rôle et de constituer un danger pour leurs équipages? Les problèmes actuels ne sauraient être résolus sans une augmentation des crédits et une politique d'équipement qui tienne compte à long terme des besoins en matériel dans le cadre d'objectifs de défense clairement définis.

³ Voir notamment: *Exposé du ministre — Budget de la Défense 1983-1984*, p. 37.

Le professeur D. Middlemiss a donné de la méthode actuelle de financement et de celle qui devrait la remplacer une analyse que le sous-comité fait sienne:

‘... la méthode de financement, y compris la formule de croissance réelle de 3 p. 100 adoptée dernièrement par l’OTAN, présente des failles inhérentes, dont la plus grave est qu’elle est essentiellement une contribution symbolique, à caractère politique, répondant à un souci de solidarité et aux engagements pris dans le cadre de l’Alliance, contribution qui a peu ou pas de rapport, sur le plan quantitatif et qualitatif, avec la menace soviétique.

... ces modalités de financement arbitrairement établies et peu respectées ont fini par remplacer des politiques bien pensées au lieu d’en être le prolongement financier’.

Selon lui, voici ce qu’on doit faire:

‘... Premièrement, il faut tâcher de connaître ses intérêts et les classer par ordre de priorité; puis, il faut savoir quelles menaces pèsent sur ces intérêts et déterminer quelles sont les missions ou tâches propres à les neutraliser, tâches que vous devez aussi classer par ordre de priorité; ensuite, il faut établir quelle est la meilleure combinaison d’effectifs et de matériel, de formation, de déploiement et ainsi de suite, qu’il faut pour les mener à bien. Bref, vous dressez votre position de défense et vous donnez suite aux décisions que vous avez prises en obtenant le personnel et l’armement nécessaires’.

Le sous-comité est convaincu que lorsque les besoins auront ainsi été cernés, il faudra mener de front la construction de divers types de navires et d’avions et se mettre à les produire en série. Cette solution offre plusieurs avantages notables comparativement aux achats en bloc pratiqués à l’heure actuelle. D’abord, dans le cas des navires, le fait de mettre plusieurs projets en train simultanément permettrait à un ou deux chantiers navals de se spécialiser dans la construction d’un type unique de bâtiment et de réaliser des économies d’échelle, sans parler des retombées économique régionales. Selon M. Walsh de l’ACMC,

‘... la production de navires en série serait sans doute beaucoup plus rentable. D’après les résultats d’une enquête interne menée par l’ACMC, les chantiers maritimes peuvent, en moyenne, réaliser, dans le cas des navires marchands, des économies de 6 p. 100 en dollars constants sur la construction du deuxième navire d’une série donnée, de 10 p. 100 sur celle d’un troisième navire et de 13 à 14 pour cent sur celle d’un quatrième navire. Les économies demeurent relativement constantes pour les unités subséquentes... On ne pourra sans doute pas obtenir de tels résultats pour des navires comme les frégates, puisqu’on en construira moins d’unités sur une période plus étalée. Dans ce cas, les économies seraient probablement inférieures de moitié à celles que nous venons de mentionner pour les bâtiments de commerce... La spécialisation et la modernisation des chantiers permet d’importantes économies, particulièrement si un chantier sait qu’il produira un nombre assez important d’unités d’un type de navire donné’.

Le vice-amiral Porter a ajouté qu’aux États-Unis, où tous les FFG-7, ‘qui sont probablement comparables, par la taille et la complexité, à nos frégates de

⁴ *Délibérations du Sous-comité sénatorial sur la Défense nationale*, 1^{er} juin 1982, pp. 31:7-8.

⁵ *Ibid.*, p. 31:6.

⁶ *Ibid.*, 8 mars 1983, p. 40:10.

patrouille canadiennes', ont été construits dans un seul chantier, les *économies* réalisées sur les sept premières unités, par rapport au devis, ont atteint 37,4 millions de dollars et 'la construction du septième navire s'est soldée par une économie de 68 p. 100 d'heures-personnes par rapport à celle du premier'⁷.

Deuxièmement, la construction en série procurerait aux chantiers navals des contrats à long terme. Cela contribuerait à espacer les cycles en dents de scie que connaît ce secteur industriel et à le remettre un peu sur pied financièrement, lui permettant d'introduire de nouvelles techniques de construction et d'acquérir de nouveaux biens d'équipement qui le rendraient plus compétitif. On créerait aussi un plus grand nombre d'emplois permanents.

Troisièmement, si deux ou trois programmes de construction navale étaient continuellement en marche, le gouvernement pourrait, lorsque l'économie tourne au ralenti, créer immédiatement des emplois destinés à combler tel besoin prouvé, en accélérant tout simplement le rythme de production. Le rapport coût-rendement de ce mode de création d'emplois serait nettement plus avantageux que bien d'autres mesures spéciales auxquelles les gouvernements sont actuellement obligés de recourir. La Garde côtière canadienne envisage de remplacer chaque année 4 p. 100 de sa flotte. L'existence d'un plan à long terme de ce genre permettra justement d'accélérer la construction ou la modification de onze navires, dans le cadre des Projets spéciaux de relance prévus dans le budget d'avril 1983.

Enfin, le fait de produire simultanément plusieurs types de navires offrirait une certaine protection contre des erreurs de jugement ou des changements radicaux du milieu de combat. Par exemple, si pendant la construction simultanée de sous-marins et de frégates une découverte technologique venait révolutionner la lutte ASM, il suffirait pour s'adapter à cette situation de ralentir ou d'interrompre momentanément la construction des sous-marins et d'accélérer celle des frégates; si, au contraire, l'on ne produisait que des sous-marins, on n'aurait d'autres choix que de tout arrêter, retardant ainsi le moment fixé pour atteindre le potentiel de force souhaité, ou de continuer la production en espérant qu'une heureuse circonstance vienne redonner sa valeur au sous-marin. Les planificateurs ne sont pas infaillibles. La menace change constamment et il faut s'attendre à des surprises. Il est donc parfaitement raisonnable d'avoir un éventail de choix et de protéger ses arrières.

Les changements qui s'imposent

Quelque rationnelle que soit une structure d'organisation elle ne pourrait pas, à elle seule, améliorer sensiblement la situation en raison des contraintes actuelles. Autrement dit, la réforme structurelle ne donnera des résultats que dans le cadre d'une politique reformulée.

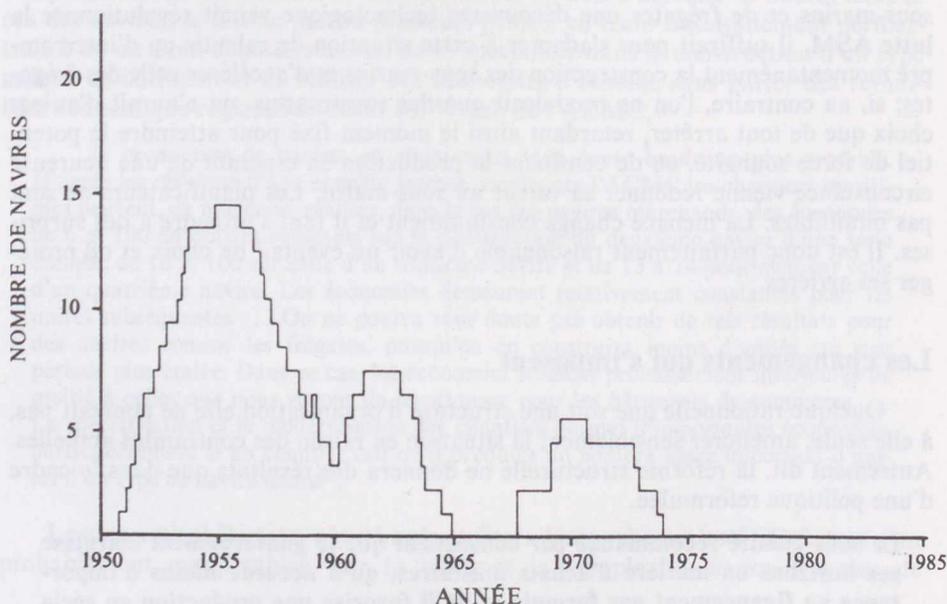
Le sous-comité recommande par conséquent que le gouvernement élargisse ses horizons en matière d'achats militaires, qu'il accorde moins d'importance au financement par formule et qu'il favorise une production en série en vue d'accélérer la procédure d'achat et de réaliser des économies.

⁷ *Ibid.*, 22 mars 1983, p. 43:8.

Même en supposant qu'on trouve demain l'argent nécessaire pour lancer cinq ou six nouveaux projets de construction, il est douteux que le ministère de la Défense nationale dispose encore du personnel qualifié qu'il lui faut pour les mener à bien. Comme l'a indiqué M. Walsh, nos marins n'estimaient pas avoir les 'compétences-maison' requises même pour concevoir le programme de la FCP⁸. L'arrêt de la construction navale au Canada depuis quinze ans signifie non seulement que nous avons manqué toute une génération de navires, mais que les ingénieurs et maîtres d'oeuvre qu'il nous faut n'ont pas été formés et retenus au sein des Forces armées.

Si l'on décidait de favoriser à cet égard le secteur privé plutôt que le secteur militaire, et donc de ne pas accroître les ressources du MDN en ce domaine, les industriels seraient probablement plus en mesure de relever le défi si on n'avait pas déjà fait rater des générations entières de progrès techniques. D'une façon comme de l'autre, la conception des navires de guerre exigerait beaucoup moins de temps et d'argent s'il ne fallait pas repartir à zéro tous les quinze ans ou plus. Ces considérations pourraient prendre, aujourd'hui, plus d'importance qu'au cours des dernières décennies. En effet, il semblerait que les architectes navals soient sur le point de réaliser une percée technologique en matière de design de la coque des navires de surface, percée dont il faudra tenir compte d'ici 1990. Le graphique 6 trace le profil déconcertant de la construction navale au Canada depuis 1950.

GRAPHIQUE 6
NOMBRE DE DESTROYERS ET DE RAVITAILLEURS —
MAZOUTIERS MIS EN CHANTIER AU CANADA DE 1950 À 1982



Source: Centre d'analyse et de recherche opérationnelle, MDN

⁸ *Ibid.*, 8 mars 1983, p. 40:16.

D'autre part, si le gouvernement, suivant en cela le conseil du sous-comité, allait entreprendre immédiatement le rééquipement des forces navales, l'urgence même de cette tâche ne lui permettrait pas d'attendre la reconstitution des compétences et des installations nationales nécessaires. Il lui faudrait alors, comme nous l'avons déjà signalé, se procurer à l'étranger les plans complets, voire les prototypes de certains navires. Le Canada aurait ainsi le temps de se doter des chantiers navals nécessaires sans retarder le plan de rééquipement de la flotte. Tout en rattrapant peu à peu le terrain perdu, il pourrait augmenter assez rapidement les capacités du COMAR. Enfin, cette approche permettrait d'espérer une normalisation et une interopérabilité plus poussées au sein de l'OTAN.

La politique d'achat préconisée dans les pages précédentes serait éminemment favorable au développement de la base industrielle qu'exige la construction et l'entretien d'une force maritime équilibrée et diversifiée, et le respect de nos engagements nationaux et internationaux. Avant tout, cette politique romprait avec l'habitude de remplacer automatiquement, au rythme d'une pour une ou d'une pour deux, les unités vieillissantes de notre flotte, et permettrait au Canada, comme l'a déclaré le général Dextraze, de réagir 'quotidiennement en fonction de l'objectif ultime' plutôt que d'impératifs à court terme⁹.

Cela entraînera indéniablement des dépenses, mais au profit, il ne faut l'oublier, d'une plus grande sécurité, sans omettre les retombées économiques qui en résulteront, notamment sur le plan de l'emploi et du soutien aux industries de pointe.

Un dernier mot sur la politique d'acquisition. Le sous-comité tient à préciser qu'il appuie les efforts visant à répartir dans tout le pays, aussi équitablement que possible, les retombées économiques des dépenses de défense. Néanmoins, dans la mesure où ces efforts n'ont rien à voir avec la défense en tant que telle, qu'ils accroissent appréciablement les coûts et empêchent le gouvernement de réaliser des économies substantielles, grâce notamment aux économies d'échelle dont il se prive, il ne faudrait pas faire supporter à la défense leurs incidences budgétaires. Ainsi, si les FCP allaient être construites dans deux ou trois chantiers maritimes plutôt que dans un seul, la ventilation des coûts devrait indiquer la part qu'y occupe le développement industriel et régional ou la création d'emplois, et le maintien et l'amélioration de la capacité des chantiers navals. De cette façon le Parlement et le public pourraient se faire une idée plus exacte de l'importance réelle du budget militaire. Cela mettrait également en relief la contribution financière du MDN à la poursuite d'objectifs civils.

Le sous-comité recommande par conséquent que, dans toute la mesure du possible, les dépenses effectuées par le MDN à des fins autres que la défense, soient ventilées à part dans le budget du ministère.

⁹ *Ibid.*, 3 mars 1983, p. 39:30.

Chapitre VII

STRUCTURE ET EFFECTIF DU COMMANDEMENT

Structure du Commandement

Le Commandement maritime est l'un des principaux commandements opérationnels des Forces armées canadiennes. Le contre-amiral N. Brodeur a fait remarquer au sous-comité que la structure du Commandement 'est imposée en grande partie par notre géographie'.¹ L'état-major du COMAR, à Halifax, dépend d'un vice-amiral qui relève directement du chef d'état major de la défense à Ottawa. Le sous-commandant du Commandement maritime est un contre-amiral en poste à Esquimalt. Les aéronefs du Commandement aérien affectés au COMAR sont placés sous les ordres du commandant du Groupe aérien maritime (GAM), un brigadier-général occupant également le poste de chef d'état-major (Air) du Commandement maritime. Il relève pour les opérations du chef du Commandement maritime et, administrativement, de celui du Commandement aérien.

Le Commandement maritime opère à partir de sept bases, cinq stations et deux détachements répartis surtout le long des côtes est et ouest du Canada, mais sa sphère de responsabilité s'étend de l'Arctique aux Bermudes. Il existe également dix-huit divisions de la Réserve navale dans les principaux centres urbains du pays.

Le chef du Commandement maritime dirige toutes les forces de surface et sous-marines et exerce un contrôle opérationnel sur tous les aéronefs du Groupe aérien maritime basés sur les côtes atlantique et pacifique. Le commandant maritime est chargé des opérations navales canadiennes partout dans le monde et, directement, de celles qui sont effectuées sur la côte atlantique. En tant que commandant de la région de l'Atlantique, il est responsable des quatre provinces de l'Atlantique, y compris de l'administration du Corps des cadets. Il assume le commandement de la Réserve navale. Aux termes d'un accord canado-américain de défense, il exerce un contrôle opérationnel sur les Forces maritimes canadiennes et américaines qui naviguent dans les eaux canadiennes pour la défense de l'Amérique du Nord. Il commande également la zone canadienne de l'Atlantique (COM-CANLANT), principal commandement subordonné au Commandement suprême allié dans l'Atlantique (OTAN); dans certains cas, il prendrait le commandement de toutes les forces de l'OTAN dans l'Atlantique ouest avec le titre de Commandant en chef intérimaire, Atlantique Ouest.

¹ *Délibérations du Sous-comité sénatorial sur la Défense nationale*, 9 mars 1982, p. 23:7

Le sous-chef du COMAR, en tant que commandant des Forces maritimes du Pacifique (F Mar (P)), dirige toutes les opérations navales en surface et les opérations aéro-navales sur la côte pacifique. Il est commandant de la région du Pacifique. En vertu d'un accord de défense continentale, il exerce le contrôle opérationnel sur les forces canado-américaines dans les eaux canadiennes du Pacifique pour la défense de l'Amérique du Nord.

Le commandant du COMAR est directement responsable auprès du chef de l'état-major de la défense des opérations des forces maritimes du Canada, tout ce qui touche à l'élaboration des doctrines maritimes et aux achats de matériel naval relevant cependant d'un personnel placé sous la direction du chef des doctrines et des opérations maritimes au quartier général de la Défense nationale. Le contre-amiral qui occupe ce poste ainsi que ses homologues des Commandements terrestre et aérien, relèvent du sous-chef de l'état-major de la défense.

Les témoins entendus par le sous-comité ont formulé diverses réserves au sujet de la structure actuelle du Commandement. Certains ont même proposé d'y apporter de profonds changements. Le Cmdre Hendy, pour sa part, a rappelé que le Groupe de travail sur l'unification avait recommandé 'le rétablissement d'une structure analogue à l'ancienne structure à trois chefs de l'état-major'.² Le CAM Hughes a affirmé que, 'les F Mar (P) devraient être replacées sous un commandement distinct'.³ Le VAm Porter a fait remarquer au sous-comité que 'le chef du Commandement maritime est un homme très occupé. Il a diverses responsabilités en plus du commandement de la flotte et d'autres forces opérationnelles maritimes'. Il ajoutait:

Dans une crise . . . , je ne crois pas qu'on devrait s'attendre à ce qu'il s'acquitte de ces fonctions tout en assurant le commandement et la direction des opérations maritimes d'urgence en qualité de commandant national, de commandant des forces navales canado-américaines et de commandant des forces navales de l'OTAN. Il nous faudra repenser notre organisation de commandement pour assurer l'efficacité des commandants . . . dès que la crise éclate.⁴

Pour le moment, le sous-comité désire simplement se faire l'écho des observations qui lui ont été soumises et indiquer qu'il traitera peut-être, dans un rapport subséquent, de la structure de commandement des Forces armées canadiennes. Les membres du sous-comité sont convenus qu'il serait inutile de formuler d'ores et déjà des recommandations qui ne s'appliqueraient qu'au Commandement maritime.

Conséquences sur les effectifs de la recommandation du sous-comité concernant la flotte

La publication *Défense 82*⁵ établit ainsi qu'il suit le personnel directement affecté au Commandement maritime:

Force régulière	8 811
Civils	7 479
EFFECTIF TOTAL	16 280

² *Ibid*, 22 mars 1983, p.43:39

³ *Ibid*, p. 43:26

⁴ *Ibid*, p. 43:9-10

⁵ *Défense 82*, ministère de la Défense nationale, Ottawa, 1983 (ISBN O-662-52140-4) p. 25.

Il est plus difficile d'obtenir les chiffres correspondants pour le GAM parce que son personnel est d'ordinaire inclus dans celui du Commandement aérien. Les chiffres approximatifs suivants ont été fournis par le MDN:

Force régulière	5 800
Civils	<u>1 400</u>
TOTAL	<u>7 200</u>

En 1982, le personnel ci-dessus permettait au COMAR de mettre en service vingt destroyers (trois autres de réserve), trois navires de soutien opérationnel, six navires-écoles, trois sous-marins, un navire auxiliaire de plongée et quelques bâtiments de servitude. Le GAM maritime avait quatre-vingt-deux aéronefs en service dont dix-huit Aurora.⁶

Au moment où ces chiffres ont été recueillis, le COMAR n'atteignait pas tout à fait son effectif de forces régulières autorisé de 9351⁷ et comptait même 1 000 membres de moins qu'il ne lui en faudrait véritablement. Mais le plafond de cet effectif, comme celui de tous les autres commandements, devrait remonter à 9 700 d'ici 1988, les effectifs proprement militaires devant alors atteindre 83 400.⁸ Cela devrait alors suffire au Commandement puisque ses besoins en personnel n'auront pas changé d'ici là. Ils pourront même avoir diminué avec la réforme d'un ou de deux vieux contre-torpilleurs.

Si le Canada se dotait de la flotte modèle proposée au chapitre V, voici les équipages dont le COMAR aurait besoin:

TABLEAU 7

**Personnel nécessaire à la flotte proposée
par le sous-comité**

Unités	Personnel	Total requis
16 frégates	180	2 280
17 sous-marins (type 2 000 allemand)	40	680
3 sous-marins (classe O)	70	210
4 chasseurs de mines	50	200
9 drageurs de mines	30	270
12 patrouilleurs	20	240
3 navires de ravitaillement — chiffre actuel		700
1 navire auxiliaire de plongée		65
Navires auxiliaires — chiffre actuel ⁹		<u>20</u>
TOTAL DU PERSONNEL EMBARQUÉ		<u>5 265</u>

⁶ Outre les 18 Aurora, le GAM compte 18 Tracker, 9 T-33, 35 Sea King et 2 Twin-Huey.

⁷ *Délibérations du Sous-comité sénatorial sur la Défense nationale*, 10 mars 1981, p. 10:32

⁸ À noter que dans son premier rapport, le Sous-comité estimait qu'il faudrait 92 000 personnes en uniforme en 1987 (voir p. 41).

⁹ Les membres d'équipage nécessaires à ces navires s'élèvent à 521. À l'heure actuelle, seuls 20 d'entre eux font partie des Forces armées.

Si l'on augmente ce total de 70 p. 100 (ce qui nous semble un minimum pourtant loin d'être respecté actuellement) pour tenir compte des besoins en personnel de soutien et du roulement des effectifs, il faudra au COMAR, en 1996, environ 9 000 marins et aviateurs. Ce chiffre est moins élevé que le total de 9 700 prévu pour 1988. En outre, en temps de paix, un certain nombre de dragueurs de mines et de patrouilleurs pourraient être confiés à un équipage de réservistes ou être affectés, désarmés, à la Garde côtière, ce qui réduirait d'autant le personnel nécessaire. La réduction des effectifs navals qui découlerait des changements que l'on propose d'apporter à la flotte (voir chapitre V) compenserait donc entièrement à long terme l'augmentation prévue de l'effectif aérien. On estime que le groupe aérien maritime devra augmenter d'environ 900 son effectif actuel si le Canada achète encore dix-huit Aurora et dix hélicoptères.¹⁰

Il serait donc possible d'améliorer considérablement le potentiel de nos forces aériennes maritimes et sous-marines sans, pour autant, augmenter les dépenses relatives au personnel. La diversification de la flotte entraînera sans doute une légère augmentation du budget des opérations et de la maintenance navale, mais elle sera partiellement compensée par les économies que ces navires modernes permettront de réaliser aux chapitres du carburant et des frais d'entretien. Il faudrait, par conséquent, augmenter de 20 p. 100, c'est-à-dire d'environ 35 millions de dollars de 1983, les 157 millions affectés, en 1982, aux opérations et à la maintenance.¹¹ Le MDN estime que le budget du Groupe aérien atteindra probablement 25 millions de dollars. Les frais totaux relatifs à la flotte modèle s'élèveraient donc à quelque 60 millions de dollars par an (dollars de 1983). Cette dépense modeste vaut certainement la peine puisqu'elle permettra d'améliorer considérablement notre potentiel. Le budget total de la défense n'augmenterait d'ailleurs que de 0,75 p. 100 qui s'ajoutera aux dépenses d'équipement que nous recommandons de majorer annuellement de 7 p. 100 pendant douze ans (voir chapitre V).

Les préoccupations courantes en matière de personnel

L'effectif autorisé du COMAR, réduit en 1974 en raison de compressions budgétaires, n'a pas changé depuis. Plusieurs bases côtières avaient été alors supprimées, en particulier sur la côte ouest. Il en est résulté que 70 p. 100 du personnel naval, marins ou spécialistes, servent en mer. Sur la côte ouest, où les postes à terre sont moins nombreux, cette proportion atteint 78 p. 100, mais le pourcentage pour l'ensemble des installations navales du pays n'est pas aussi élevé. Dans ces circonstances, les gens de métier ne sont pas affectés à terre aussi souvent qu'il le faudrait, ce qui peut compromettre leur vie familiale. En outre, la géographie n'arrange pas les choses. Les membres du personnel sur la côte ouest restent longtemps séparés de leur famille pour suivre à Halifax des cours de formation qu'on ne dispense pas ailleurs si les circonstances ne le justifient pas. Il ne suffirait pas, pour régler ce problème, d'augmenter le personnel du COMAR puisque cela n'accroîtrait pas le nombre de postes à terre que pourraient occuper les spécialis-

¹⁰ Ces hélicoptères sont normalement réservés en cas d'urgence à des navires civils spécialement équipés pour les recevoir. Il n'y a donc pas à prévoir de personnel supplémentaire.

¹¹ *Défense* 82, p. 25.

tes de métier, bien que cela puisse réduire, en théorie, la fréquence des affectations en mer.

Le sous-comité a été fort impressionné par les témoignages en faveur du prolongement du service à terre pour le personnel embarqué et il recommande que le ministère de la Défense nationale étudie immédiatement les possibilités d'accroissement du nombre de postes à terre auxquels peuvent être affectés les gens de métier et de réserver au personnel naval un plus grand nombre de postes dans les domaines de la formation et des services.

Autre grave problème pour le COMAR, de graves pénuries chez certains groupes ou sous-groupes de spécialistes. La situation est sans doute plus critique et plus difficile à résoudre chez les ingénieurs maritimes, par exemple, puisqu'il en faudrait 24 p. 100 de plus. Bien que la situation économique actuelle semble favoriser la carrière militaire, la pénurie d'ingénieurs risque de s'accroître, la maintenance des FCP exigeant des connaissances techniques beaucoup plus poussées. Les membres du sous-comité ont discuté longuement de la question avec le LGén Carswell, sous-ministre adjoint (Personnel) et ses collègues qui les ont convaincus que l'on étudiait activement tous les moyens possibles pour remédier à la situation. Malheureusement, le sous-comité regrette de ne pouvoir être ici d'aucun secours, et se contente de signaler le problème. Des ingénieurs qualifiés ou des étudiants en génie se laisseront peut-être tenter par une carrière dans la marine lorsqu'ils apprendront qu'on a besoin de leurs services. Le sous-comité estime que des problèmes semblables existent dans le domaine de l'électronique.

Les pénuries de spécialistes s'expliquent de diverses façons. Il en faudrait quelque 400 pour le seul — et pénible — service en mer. Cette situation est due notamment aux fluctuations dans les niveaux de recrutement, ce qui fait que les nouveaux engagés obtiennent soit très rapidement, soit très lentement leur brevet de qualification. Le manque de réalisme qui consiste à imposer des exigences mal conçues à certains groupes, peut susciter aussi diverses pénuries. C'est ainsi que lorsque l'aptitude ne correspond pas au besoin, il s'ensuit une baisse de productivité, d'où la nécessité d'employer plus de monde. Même si le recrutement est facile aujourd'hui, il faudra du temps pour combler la pénurie actuelle, l'arrivée massive de nouvelles recrues ne pouvant compenser la rareté des spécialistes. Le COMAR modifie actuellement son tableau des qualifications afin de distinguer les éléments techniques des éléments opérationnels, ce qui devrait permettre d'améliorer la situation en écourtant et en simplifiant la formation.

Le Comité a été heureux d'apprendre qu'en 1983 le recrutement, la conservation des effectifs et le moral ne devraient plus présenter de difficultés, si ce n'est qu'il faudra plutôt veiller à ce que l'on ne dépasse pas les limites autorisées et que les taux de départ soient d'au moins 6 à 8 p. 100, de façon à éviter la sclérose des services. Nous sommes loin de ce qui se passait il y a à peine dix ans; le taux d'attrition atteignait alors des niveaux inacceptables et le recrutement était une entreprise pénible. Aujourd'hui les recrues ne manquent pas et, de surcroît, sont de très haut calibre, alors que les départs se font plus rares parmi le personnel qualifié. Il est regrettable cependant que le COMAR doive sa bonne fortune à la grave récession économique actuelle. Comme nous l'avons dit, il lui faut environ 350 personnes de plus pour porter son effectif au niveau autorisé.

En raison de l'importance nationale que revêt la création d'emplois permanents le sous-comité recommande que le rythme d'augmentation de l'effectif autorisé du COMAR soit accéléré.

La représentation des groupes minoritaires

Les francophones sont moins représentés au sein du Commandement maritime que dans les Forces armées en général et leur taux de départ y est beaucoup plus élevé que la moyenne. Ce regrettable état de choses tient notamment à ce qu'ils continuent de voir en la Marine une chasse gardée anglophone et à ce que l'instruction en français, aux niveaux intermédiaire et avancé, n'est pas chose courante.

En outre et de par ses fonctions mêmes, le COMAR doit affecter la vaste majorité de ses membres à Esquimalt et à Halifax. Les risques d'assimilation étant certains, les francophones hésitent donc à s'engager ou à renouveler leur engagement dans le Commandement maritime, ce qui, dans ce dernier cas, limite, bien entendu, leurs chances d'accéder à des postes élevés.

Toutefois, la situation évolue de façon encourageante. Ainsi, la représentation des francophones au sein du Commandement est passée de 13 p. 100 à 15 p. 100 au cours des dernières années et l'on voit, à certains indices, que l'on s'ingénie à corriger la situation. On a, par exemple dans le cadre du programme actuel du ministère de la Défense pour la création d'unités de langue française (ULF), décrété en 1982 que la langue de travail à bord d'un de nos navires les plus modernes, l'*Algonquin*, serait le français, ce qui a permis à beaucoup plus de francophones d'obtenir de l'avancement et d'acquérir une formation technique, particulièrement dans les métiers qui n'existent pas sur le *Skeena*, seule autre unité maritime francophone. Le sous-comité approuve aussi l'installation à Québec de l'état-major de la réserve navale afin de valoriser le COMAR aux yeux de la province. Ce transfert comportait des risques, car la réserve se trouve maintenant éloignée de l'état-major du Commandement à Halifax. Ce voisinage a comporté d'incalculables avantages, mais toute médaille a son revers et le sous-comité estime qu'en l'occurrence, ce choix était judicieux. Ses membres ont aussi été agréablement surpris de constater de première main, avec quelle aisance plusieurs officiers supérieurs de marine anglophones s'exprimaient en français. Ce phénomène, témoinnant de l'attachement au principe du bilinguisme, augure bien de l'avenir. Par contre, le sous-comité a noté que certains documents de travail essentiels ne sont pas toujours disponibles dans les deux langues.

Les femmes sont également sous-représentées dans le COMAR. Elles constituent moins de 5 p. cent de sa Force régulière (mais 8,2 p. cent des effectifs des Forces armées) bien qu'elles forment actuellement 34 p. cent de la Réserve. Trois raisons principales expliqueraient leur nombre restreint. En premier lieu et tout comme ailleurs dans les Forces armées, elles sont exclues de toutes les spécialités combattantes et du service en mer. Seule exception à cette règle, l'auxiliaire de plongée *Cormorant*, et là encore, elles n'y servent qu'à titre expérimental. Enfin, les affectations à terre étant difficiles à obtenir, on préfère les réserver à tour de rôle au personnel navigant. La position des femmes s'est toutefois beaucoup améliorée. Ainsi, elles occupent, dans les bureaux, près de la moitié des emplois administratifs et financiers. Il n'en demeure pas moins que leur nombre ne saurait guère augmenter au COMAR semble-t-il, tant qu'elles ne pourront pas faire partie de l'équipage de la plupart des navires ni exercer une des spécialités du service de mer qui, selon le CAM Brodeur, constituent 6 600 des 8 800 postes disponibles

au COMAR¹². Les conclusions que l'on tirera de l'expérience du *Cormorant* seront donc déterminantes.

Individualisation des services

On a l'impression que personne, — et le sous-comité lui-même ne fait pas exception à la règle — ne saurait s'approcher d'une base du COMAR sans finir par se retrouver mêlé à une discussion sur l'uniforme. Nous avons été entretenus, au premier chef, de la nécessité de reconstruire notre flotte et de procéder à la mise en oeuvre du programme de la FCP, mais ceci dit, ce dont il a été ensuite le plus largement question c'est sans doute du désir des marins d'affirmer leur identité propre. Sans être vitale, la question touche une corde sensible. Personne, a-t-on invariablement fait remarquer, ne veut revenir à la vieille tenue bleue mais, comme le disait un officier supérieur, la Marine voudrait bien posséder son propre uniforme distinctement canadien.

Il ne faudrait pas, au nom de la véritable nature de l'unification, faire fi de la question d'ordre tout à fait pratique que constitue le moral des Forces armées. L'intégration et l'unification ont eu certes beaucoup d'avantages, mais elles comportent des inconvénients certains qu'il faudra admettre et corriger. L'esprit de corps a toujours paru être un des aspects importants du métier des armes. L'uniforme devrait non seulement témoigner de ce sentiment, mais aussi le nourrir. Le sous-comité n'est pas prêt à dire, avant d'avoir terminé son étude des autres principaux commandements, s'il conviendrait de doter chacun des éléments des Forces armées d'un uniforme de couleur et de coupe distinctes.

Toutefois, le sous-comité recommande, sur la foi des témoignages recueillis, de permettre aux membres du personnel du COMAR d'obtenir et de porter des insignes distinctifs indiquant clairement leur spécialité ainsi que leur grade.

Cela pourrait se faire dès 1985 à l'occasion, tout indiquée, du 75^e anniversaire de la Marine canadienne.

Les Cadets de la Marine

L'étude plus approfondie du dossier des Cadets de la Marine ainsi qu'aux Cadets et Wrenettes de la Ligue navale a encore fortifié l'impression déjà très favorable que le sous-comité avait recueillie et exprimée à ce sujet à l'occasion de sa première étude.

Ainsi que le mentionnait le sous-comité dans son premier rapport¹³ ces cadets ne font pas partie de l'effectif des Forces armées. Leurs mouvements sont subventionnés par des organismes privés, le public et le MDN. Du côté naval, les cadets se divisent en deux groupes principaux: les Cadets de la Marine et les Cadets et 'Wrenettes' de la Ligue navale. Les premiers regroupent 208 corps dont 44 francophones alors que ceux de la Ligue navale comprennent 117 groupes dont 20 de

¹². *Délibérations du Sous-comité sénatorial sur la Défense nationale*, 9 mars 1982, p. 23:17

¹³. *Les effectifs des Forces armées canadiennes*, op. cit., p. 30.

'Wrenettes' et 23 francophones. Le nombre total des Cadets de la Marine s'élève à 14 861 avec 1 376 instructeurs. Il en existe des unités dans chaque province.¹⁴

Les cadets participent chaque année à diverses activités: instruction régulière, camps d'été, stages de voile, croisières d'entraînement à bord de navires de la flotte, échanges internationaux, etc. Le mouvement contribue énormément à éveiller le sens civique des jeunes Canadiens et à leur faire prendre conscience des traditions maritimes du Canada.

Les cadets constituent également d'excellentes recrues pour la Force régulière et la Réserve du Commandement maritime. Le sous-comité a toutefois appris que l'engagement des anciens cadets dans la Réserve navale est faible et que l'attrition, parmi ces recrues, est élevée.¹⁵ Les jeunes gens ayant réussi à accéder, au sein de leur corps de cadets, à un grade relativement élevé comme celui d'officier marinier, hésitent à s'engager dans la Réserve navale en recommençant au bas de l'échelle. De plus, les unités de la Réserve ne sont pas aussi largement réparties à travers le Canada et, de surcroît, sont bien moins loties, du point de vue des effectifs, que les corps de cadets. Et ce qui pis est, la vétusté des navires et du matériel de la Réserve navale n'est pas de nature à encourager les jeunes cadets déjà initiés aux rudiments du métier de marin.

¹⁴ Pour le détail du nombre et de la répartition géographique des corps de cadets ainsi que de la proportion d'hommes et de femmes qui les composent, voir *les Délibérations du Sous-comité sénatorial sur la Défense nationale*, 25 mai 1982, pp. 30A:10 et 11.

¹⁵ *Délibérations du Sous-comité sénatorial sur la Défense nationale*, 18 mai 1982, pp. 29:33-34.

LA RÉSERVE NAVALE

Aperçu de la situation

L'exposé du ministre sur le budget de la défense 1983-1984, publié récemment, expose avec force les raisons pour lesquelles le Canada a besoin de réservistes nombreux et instruits, dotés du meilleur équipement possible:

Le concept de 'forces en puissance' . . . , voulant qu'elles constituent une force de dissuasion adéquate ou qu'elles soient en mesure de veiller à la défense advenant le déclenchement d'hostilités entre les pays membres du Pacte de Varsovie et ceux de l'OTAN ne vaut plus, compte tenu de la situation dans les années 80 . . . Il importe de hausser le seuil nucléaire et d'améliorer et de renforcer l'élément classique de la triade.

À cet égard, nous devons veiller à l'amélioration de nos forces du point de vue de leur aptitude à rester au combat . . . Avec le temps, cette orientation aura un effet considérable sur la structure des forces: le concept de 'force totale' sera accentué. Cette dernière comprend la Force régulière et tous les éléments de la Force de Réserve.¹

Il semble, pourtant, d'après tout ce que le Comité a vu et entendu, que 'l'orientation' dont parle le Ministre n'aura qu'un effet mitigé vu la réticence du gouvernement à dégager les crédits nécessaires. Comme le sous-comité de la Chambre des communes des Forces armées de réserve² et notre sous-comité lui-même³ l'ont fait remarquer dans des rapports publiés voilà bien dix-huit mois, la Réserve navale, malgré le dévouement admirable de ses officiers et le zèle des simples réservistes exige qu'on s'occupe d'elle sans tarder.

Les attributions de la Réserve navale

La Réserve navale se compose de dix-huit unités (ou 'divisions') réparties dans les principaux centres du Canada. Partie intégrante du Commandement maritime, la réserve navale a pour principales missions en temps de crise de fournir les cadres de tous les types d'unités opérationnelles de la Marine régulière sur

¹ *Exposé du ministre — Budget 1983-1984*, p. 20.

² Fascicule n° 49 des délibérations et témoignages du *Comité permanent des Affaires extérieures et de la Défense nationale*, septième rapport à la Chambre, également publié sous le titre *Action pour les Réserves*, décembre 1981.

³ *Les effectifs des Forces armées canadiennes*.

terre et en mer; fournir un cadre de mobilisation complémentaire; fournir la *totalité* du personnel du Contrôle naval de la navigation commerciale (CNNC); fournir ou augmenter les équipages des navires d'autres ministères; fournir des équipes de liaison pour les navires de transport rapide; et fournir une bonne partie des membres de l'état-major du Commandement maritime. C'est le CNNC qui est notamment chargé de constituer les convois et de tracer les itinéraires maritimes. Son état-major est, quant à lui, responsable, pour tous les grands ports canadiens, des questions de sécurité, de protection, de défense et de logistique en mer en cas d'urgence. À titre indicatif, on estime qu'il lui faudrait pour cela environ cent petits navires, les effectifs nécessaires étant tirés de la Réserve navale.

En temps de paix, on s'attend à ce qu'elle se prépare à ses missions de guerre; complète les cadres des forces maritimes; fournisse le personnel et le soutien nécessaires aux opérations de maintien de la paix; fournisse le personnel nécessaire aux autorités civiles; appuie les organismes civils de mesures d'urgence et assure son soutien aux projets de développement national 'y compris les cérémonies, les manifestations sportives communautaires et autres activités du genre'.⁴

Le personnel

Selon le Comité permanent de la Chambre des communes des affaires extérieures et de la défense nationale, il faudrait que le COMAR puisse compter, dès le déclenchement des hostilités, sur un effectif d'appoint de 8 000 membres.⁵ Ces dernières années, la première réserve navale n'a pas réussi à atteindre son effectif autorisé de 3 250 marins soldés. Certains officiers estiment à 6 000 l'écart entre les effectifs d'appoint nécessaires et le nombre actuel des réservistes. D'autres, tenant compte du fait que la Force régulière du COMAR connaît une pénurie chronique pouvant atteindre 1 000 réservistes réguliers formés à des métiers qui exigent souvent une spécialisation assez rare, fixent plutôt ce nombre à 8 000 postes répartis en différents endroits . . . pour la première étape de mobilisation seulement, ce qui ne tient pas compte des effectifs d'appoint nécessaires à la flotte.⁶ D'autres estimations situent ce chiffre entre 6 000 et 8 000 personnes de plus, sans compter les effectifs nécessaires pour 'augmenter la flotte ou assurer le contrôle de la navigation (. . .) mais seulement des experts qui prendraient en charge la direction de nos ports principaux'.⁷ Même si ce n'était guère qu'un simple état nominatif, il s'en faut de beaucoup pour que la réserve supplémentaire suffise à combler cette pénurie.

L'entraînement

La Réserve navale est dotée de navires vétustes tout à fait inappropriés à l'entraînement. Il est donc douteux que les réservistes puissent s'acquitter convenablement de toutes les tâches qui leur seraient confiées en cas de guerre. Sans

⁴ Directive P-26 sur les politiques du QGDN, 11 janvier 1978, Article 12, sous-alinéa (a.)(l.)(f.)

⁵ *Action pour les Réserves*, p. 35.

⁶ *Délibérations du Sous-comité sénatorial sur la Défense nationale*, 1^{er} juin 1982, p. 31:22.

⁷ *Ibid.*, 8 février 1983, p. 38:31.

doute, certains d'entre eux se tireraient très bien d'affaire mais selon les témoins entendus par le sous-comité, la plupart des officiers de la réserve ne pourraient assumer que des responsabilités limitées à bord de navires de guerre de première ligne. Les réservistes de rang subalterne n'étant que médiocrement entraînés, les divisions de la Réserve ne pourraient fournir aux forces navales régulières qu'une petite partie des effectifs d'appoint dont elles ont besoin, surtout des gens de mer spécialisés. Elle ne pourrait pas davantage leur fournir les ingénieurs, les opérateurs de radars, les timoniers et les techniciens en communications dont elles ont le plus pressant besoin. Même si l'apprentissage de certains métiers ne demande pas beaucoup de temps, le nombre limité des réservistes et leur entraînement insuffisant ne permettraient certainement pas à la Réserve de fournir, à brève échéance, le personnel et les spécialistes nécessaires à l'état-major et au contrôle de la navigation commerciale. Or, ces activités seraient très importantes au moment où il faudra constituer les convois de navires civils, arraisonner et escorter jusqu'au port un grand nombre de navires de pêches, de commerce ou d'autres bâtiments ennemis et s'acquitter de missions essentielles comme le dépistage d'activités hostiles telles que l'espionnage ou le mouillage de mines.

La première réserve navale devra encore, dans un avenir prévisible, se contenter de navires d'occasion ou de bâtiments hérités de la Garde côtière ou de la GRC. La maintenance de ces bâtiments exigera beaucoup de temps de la part des réservistes, sans pour cela offrir au personnel technique, comme les ingénieurs, l'occasion de se perfectionner. Le MDN a encore une fois relégué au bas de la 'liste des projets sans financement' les navires qui devraient appartenir en propre à la Réserve. Les cours d'entraînement de la Réserve se donnent dans de vieux immeubles 'équipés de quelques pièces de quincaillerie navales, vieilles pièces de musée'.⁸ La Réserve navale n'a même pas obtenu les crédits qui lui permettraient de s'entraîner sur les simulateurs qu'on trouve dans les établissements civils et qui ne servent ni en soirée ni en fin de semaine. Par conséquent, lorsque la situation économique n'est pas telle qu'on s'accroche à n'importe quelle source supplémentaire de revenu, la réserve perd une bonne partie de ses recrues, avant même qu'ils aient été à peu près convenablement instruits.

La réserve supplémentaire

La situation de la réserve supplémentaire est encore plus lamentable. Ce n'est, à tout prendre, qu'une simple liste de noms compilée au fil des ans. On a même dit au sous-comité que bien que l'on ait songé à en faire quelque chose de plus, on n'en était encore là qu'au stade 'du désherbage'. À l'heure actuelle, cette réserve ne pourrait fournir que quelques officiers retraités pour s'occuper du contrôle de la navigation commerciale. Elle devrait être en mesure de faire davantage. Les trois quarts de ceux qui quittent le service actif s'inscrivant à la réserve supplémentaire on devrait pouvoir compter sur un nombre important de réservistes *parfaitement entraînés* qui n'auraient pas besoin de cours de recyclage ni de rattrapage avant au moins cinq ans.

Les solutions possibles

Le premier problème auquel nous avons fait allusion, comporte diverses solutions. On songe ici aux pénuries de personnel en cas d'urgence. Le plus simple

⁸ *Ibid*, 18 mai 1982, p. 29:13.

serait d'accroître l'effectif soldé autorisé afin de combler l'écart entre la Force régulière et celle dont on aurait besoin en temps de crise. On pourrait absorber les nouvelles recrues en reconstituant certaines divisions navales supprimées il y a quelques années, en en créant d'autres, en maintenant plus d'une unité dans chaque établissement (avec chacune un soir à soi pour l'entraînement) et en reconstituant des programmes comme celui des Divisions universitaires d'instruction navale (DUIN), éventuelles sources précieuses de recrues. C'est la solution proposée par la plupart des témoins. Une réserve supplémentaire bien réorganisée, pourrait fournir une bonne partie des effectifs d'appoint nécessaires.

On pourrait aussi accroître à peu de frais les effectifs de la Réserve navale en créant une 'réserve de pêcheurs' sur le modèle des Canadian Rangers. Ces réservistes volontaires pourraient recevoir durant la saison morte l'entraînement voulu pour être affectés à l'état-major du Commandement, à la CNNC et à d'autres fonctions dans les eaux et les régions ou localités qu'ils connaissent le mieux.

Tout confirme à nos yeux qu'il faut de toute urgence accroître la taille de la Réserve navale. Les recommandations suivantes exposent les moyens de le faire à peu de frais.

Afin de combler l'écart entre les effectifs réguliers de temps de paix et les effectifs de temps de guerre, le sous-comité recommande:

- que le nombre des réservistes de toutes les composantes de la Réserve navale passe au moins à 8 000 membres;
- que quatre divisions additionnelles de la Réserve navale soient créées dans les localités où il n'en existe pas actuellement;
- que soit constituée une réserve de pêcheurs;
- que, conformément à la recommandation faite par le sous-comité dans son premier rapport, un entraînement de base soit fourni aux membres de la réserve supplémentaire et qu'on envisage pour eux un plan de mobilisation;
- que chaque élément de la Réserve navale puisse fournir les effectifs d'appoint suivants:

Première réserve	4 500
Réserve supplémentaire	2 300
Réserve des pêcheurs	<u>1 200</u>
Total	8 000

Il sera plus difficile de trouver, à bon compte, des solutions au second problème, celui de l'équipement et des installations. La Réserve a besoin de locaux, de navires et d'équipement. Selon le capitaine W.N. Fox-Decent, officier supérieur d'état-major auprès de la Réserve, il faudrait près de 43 millions pour la doter du strict nécessaire, y compris un petit nombre de navires aux capacités limitées.⁹ Les locaux nécessaires à quatre nouvelles divisions de la Réserve coûteraient approximativement 32 millions.¹⁰ Si ces crédits sont impossibles à trouver,

⁹ *Ibid*, 23 novembre 1983, p. 35A:19.

¹⁰ *Ibid*, 11 mai 1982, p. 28:31.

le personnel de la Réserve propose certains expédients ingénieux. Voici deux solutions peu coûteuses suggérées par le personnel du HMCS *Discovery*: louer à un coût nominal les simulateurs des établissements civils, et loger au besoin les recrues supplémentaires dans des établissements civils désaffectés. Il faudrait toutefois pour cela que le MDN assouplisse et adapte ses pratiques d'impartition.

Le sous-comité recommande que le gouvernement étudie la possibilité d'augmenter de 75 millions de dollars le budget d'immobilisations du MDN pour qu'il soit possible d'acquérir le matériel d'entraînement nécessaire, de moderniser les locaux utilisés par certaines unités de la Réserve navale et pour créer quatre nouvelles divisions de la Réserve navale.

Le sous-comité estime — et il insiste sur ce point — qu'il faut doter de toute urgence la réserve des navires qu'il lui faut, ce qui est malheureusement coûteux. Il faudrait, de l'avis unanime, que ces navires soient *vraiment utilisables* en temps de guerre comme dragueurs de mines, pour prendre l'exemple le plus fréquemment donné. Le sous-comité a recommandé, au chapitre V, de commander immédiatement des dragueurs de mines et des patrouilleurs rapides. À défaut, les réservistes pourraient peut-être acquérir une expérience pratique du service en mer à bord des navires civils du gouvernement. Cette expérience leur serait particulièrement utile si un certain nombre de navires de la Garde côtière et du ministère des Pêches et Océans allaient être munis, en cas de conflit armé, d'armes et de systèmes de détection embarquables, ou bien transformés de façon à pouvoir arraisonner les navires de commerce et de pêche ennemis ou patrouiller la côte arctique ou d'autres zones côtières (v. à ce sujet le chapitre IX).

Le sous-comité recommande que la Réserve navale soit dotée de toute urgence de navires appropriés d'entraînement et que dans la mesure du possible, les réservistes soient entraînés en temps de paix sur des types de navires sur lesquels ils seraient appelés à servir en temps de guerre.¹¹

Le troisième problème relatif à l'entraînement pourra être plus facilement résolu si l'on règle tout d'abord la question du personnel et du matériel comme on l'a proposé plus haut. On pourrait améliorer encore la situation en s'efforçant davantage de convaincre les employeurs d'accorder un congé spécial à leurs employés réservistes afin qu'ils puissent participer à leur période annuelle sans préjudice de leurs congés ou de leurs engagements familiaux.

Le sous-comité recommande que le gouvernement du Canada encourage les autres employeurs dans cette voie, en obligeant les ministères et les sociétés d'État à accorder à leurs fonctionnaires réservistes, jusqu'à deux semaines par an pour qu'ils puissent poursuivre leur instruction.

Coût d'une réserve navale plus importante

Ces recommandations ne devraient pas coûter très cher. Selon les estimations fournies au sous-comité par le capitaine Fox-Decent (Réserve navale) il faudrait

¹¹ Si la recommandation d'acheter des dragueurs de mines et des patrouilleurs rapides (dont certains seraient accordés à la Réserve aux fins d'entraînement) n'est pas mise en oeuvre, le budget d'immobilisations du MDN devrait prévoir la construction, au coût total de 114 millions de dollars, de six nouveaux navires d'entraînement destinés à la Réserve. (Voir le document cité à la note de renvoi 9).

jusqu'à 75 millions de dollars pour fournir à la première réserve les installations et le matériel qui lui font depuis longtemps défaut et pour constituer quatre nouvelles divisions de la Réserve navale, peut-être dans les centres où il y en avait auparavant. Les dépenses aux titres du personnel, des opérations et de la maintenance ne dépasseraient pas 15 millions de dollars.¹²

Le coût d'institution de la réserve de pêcheurs et de bonification de la réserve supplémentaire dépendra naturellement de la durée des périodes d'entraînement. D'après les chiffres fournis par le MDN, il en coûterait un peu plus de 2 millions de dollars au chapitre du personnel pour entraîner 2 300 réservistes de la réserve supplémentaire pendant douze jours chaque année. Il en coûterait moins si l'on écourtait cette période.

À partir de ces chiffres, on estime qu'une réserve de 1 200 pêcheurs coûterait 90 000 \$ par jour ou 2,7 millions de dollars par mois. Même si l'on augmentait en conséquence le budget de la défense, celui du CAC pourrait être réduit de la moitié de cette somme au moins, si la période correspondait à la morte saison. Dans l'ensemble, les dépenses fédérales n'augmenteront presque pas.

Pour 20 millions de dollars additionnels par an consacrés au personnel, aux opérations et à la maintenance, le gouvernement aurait une réserve navale efficace de 8 000 membres, améliorerait considérablement la situation des Forces armées canadiennes et réduirait quelque peu le chômage chez les pêcheurs. Le jeu, en l'occurrence, en vaut bien la chandelle.

La création d'une réserve permanente

Le Sous-comité a été heureux d'apprendre du ministre des Finances, le 20 avril 1983, que le gouvernement compte consacrer 75 millions de dollars pour fournir de l'emploi pendant environ un an à quelque 5 000 jeunes qui veulent s'engager dans la réserve. Les Forces armées canadiennes manquant de personnel il convient de faire un meilleur emploi des réservistes qui leur fournirait le personnel voulu en cas de crise. Le sous-comité tient toutefois à faire remarquer que ce programme même s'il peut créer des emplois et fournir une expérience précieuse à ceux et celles qui y participeront, ne règlera pas pour autant, les problèmes d'ordre militaire.

Le sous-comité croit que l'idée d'une réserve permanente est excellente en soi puisqu'elle permettrait de créer des emplois à plein temps et de fournir une année de formation à un certain nombre de jeunes. Cette réserve, une fois constituée, pourrait être augmentée en période de chômage élevé. Ce projet, tout en créant des emplois, serait beaucoup plus conforme aux objectifs militaires que les programmes spéciaux qui sont proposés. En outre, le sous-comité estime que les volontaires, à l'expiration du programme, devraient être tenus de servir pendant trois à cinq ans dans la première réserve au lieu d'y être simplement incités. Le

¹² Chiffre établi à partir de renseignements fournis au *Sous-comité de la Chambre des communes sur les Forces armées de réserve* (Délibérations, p. 2A:26, 22 octobre 1981) et du *Budget des dépenses 1983-1984 — Partie I: Plan de dépenses du gouvernement*, p. 33.

MDN pourrait ainsi mieux justifier sa décision de consacrer des ressources précieuses à l'instruction de la réserve permanente. La formation des recrues n'en sera que meilleure et leur profitera davantage dans la vie civile.

Le sous-comité n'est pas prêt pour l'instant à recommander la création d'une réserve permanente en lieu et place du programme proposé dans l'exposé budgétaire. Toutefois, il invite instamment le gouvernement à tenir compte des observations ci-dessus, quand viendra le temps de donner suite aux propositions du ministre des Finances.

LA MOBILISATION DES RESSOURCES NON MILITAIRES

Le mot de la fin

Toutes ces considérations ne doivent pas nous faire perdre de vue que l'objectif premier en matière de défense est celui d'accroître 'l'état de préparation au combat' de nos forces de réserve sur lesquelles le MDN compte beaucoup pour constituer une véritable 'force totale'. Le sous-comité a fait quelques suggestions dans ce sens qui ne coûteraient pas cher et qui, avec d'autres semblables, contribueraient peut-être à redresser la situation. Tout compte fait, il faudra de l'argent pour reconstituer nos forces de réserve, trop et trop longtemps négligées, qu'on a 'même essayé de supprimer'¹³ aux dires d'un témoin. Cette convalescence ne se fera pas sans l'apport d'une partie des fonds dont on les a privées pendant de longues années. Le sous-comité souhaite ardemment que les hommes et les femmes de mérite de notre Réserve navale n'aient pas à attendre plus longtemps.

Augmentation, renfort et mobilisation d'ordre militaire

Malheureusement, le Canada n'a progressé que très peu pour les situations de crise. Il a accepté de reprendre ses engagements relatifs au CASI/GCCTAM et de maintenir les forces canadiennes en Europe, mais le sous-comité n'en va pas plus loin dans son premier rapport qu'aucune disposition additionnelle de soutien n'est prévue dans l'un ou l'autre cas. Dans l'éventualité d'un gros conflit, le Canada serait probablement obligé de trouver des moyens pour échapper aux engagements et contingents qu'il faut exécuter par voie d'accord préalable avec le moyen d'obtenir des renforts jusqu'au front central pour qu'il puisse maintenir tous ses efforts dans le domaine de ses intérêts. En fait, le Canada n'a jamais fait l'objet de l'opération de renfort en Europe. Aucun des engagements prévus par le sous-comité n'est en fait tenu, ce qui est une situation qui ne peut être maintenue sans support de la part de nos observateurs. En outre, les forces canadiennes ne peuvent continuer sur ce plan de mobilisation approuvé par le Gouvernement en ce sens, rien n'a convaincu le sous-comité l'existence d'un tel

¹³ Délibérations de Sous-comité sénatorial sur la défense nationale, 2 novembre 1981, p. 14.

¹³. *Délibérations du Sous-comité sénatorial sur la défense nationale*, 18 mai 1982, p. 29:7.

LA MOBILISATION DES RESSOURCES NON MILITAIRES

L'importance des ressources non militaires

Le Canada n'a pas besoin en temps de paix, d'une force militaire considérable. Il est donc d'autant plus nécessaire qu'il mette en place des mécanismes qui permettent la mobilisation rapide et efficace des ressources civiles en période de crise ou en temps de guerre.

Plusieurs témoins ont souligné devant le sous-comité l'importance de ces plans. Le vice-amiral Porter, par exemple, a insisté tout particulièrement sur cette nécessité. Pour lui ce qu'il faut ce sont des ressources et un plan pour les mobiliser.¹ Il a fait état de la contribution extraordinaire de la marine marchande britannique au succès de l'opération des Malouines citant à ce sujet le rapport présenté au Parlement britannique en décembre 1982 par le Secrétaire d'État à la Défense. 'La campagne a démontré, disait celui-ci, l'importante contribution que les ressources civiles peuvent apporter à la cause nationale en temps de crise.'²

Augmentation, renfort et mobilisation d'ordre militaire

Malheureusement, le Canada n'a presque rien prévu pour les situations de crise. Il a accepté de respecter son engagement relatif au CAST/GCCTAM et de renforcer les forces canadiennes en Europe, mais le sous-comité s'est vu obligé de signaler dans son premier rapport qu'aucune disposition adéquate de soutien n'avait été prévue dans l'un ou l'autre cas. Dans l'éventualité d'un grave conflit, le Canada aurait probablement du mal à trouver des navires pour acheminer les éléments de ce contingent qu'il faut transporter par mer. Il n'aurait probablement pas le moyen d'envoyer des renforts jusqu'au front central pour qu'ils puissent rejoindre leurs unités avant le déclenchement des hostilités. En fait, le Canada n'a jamais fait l'essai de l'opération de renfort en Europe.³ Aucun des témoignages entendus par le sous-comité dans les dix-huit mois qui ont suivi la publication de son premier rapport ne le porte à modifier ses observations. En outre, les forces armées canadiennes ne possèdent toujours pas de plan de mobilisation approuvé par le Gouvernement ou du moins, rien n'a confirmé au sous-comité l'existence d'un tel

¹ *Délibérations du Sous-comité sénatorial sur la défense nationale*, 22 mars 1983, p.43:9.

² *Idem*.

³ *Les effectifs des Forces armées canadiennes*, p. 14.

plan . Sans doute depuis trois ans, les représentants du MDN qui ont comparu devant le présent sous-comité ou son homologue de la Chambre des communes ont-ils, à maintes reprises, fait état de l'élaboration d'un tel plan mais les plus récents témoignages révèlent qu'il demeure incomplet. M. W.B. Snarr, Secrétaire adjoint du Cabinet (Planification d'urgence) a dit ceci:

Si j'ai bien compris, le ministère de la Défense nationale a entrepris un certain nombre d'études relatives aux divers aspects de la mobilisation, mais celles-ci n'ont pas donné naissance encore à une politique définitive sur la mobilisation dans le cadre de la position adoptée par le Canada pour sa défense.⁴

Étant donné l'état actuel de la Force régulière, il devient indispensable de mettre en oeuvre un plan bien compris et sérieusement éprouvé pour pouvoir l'augmenter et la renforcer en période de crise.

C'est pourquoi, le sous-comité recommande que soit adopté et promulgué sans tarder un plan de mobilisation pour les forces armées du Canada afin que les Canadiens n'aient plus à se contenter de déclarations anodines.

Mobilisation des ressources civiles

La planification de l'effort civil en prévision d'une crise ou d'une guerre laisse encore davantage à désirer. M. Snarr a très bien défini les objectifs civils de la planification de défense:

... Il s'agit d'abord de soutenir l'armée canadienne; deuxièmement, de faire face au fardeau supplémentaire que la guerre imposera à l'infrastructure civile, ce qui comprend le soutien des alliés du Canada; troisièmement, il s'agit de remplir nos engagements civils envers l'OTAN y compris l'Amérique du Nord; et enfin de limiter les conséquences des attaques sur la population, les industries et les services essentiels ...

Compte tenu de la possibilité d'une guerre 'totale', la planification d'urgence met à contribution toutes les infrastructures sociales et économiques du Canada, à l'exception des Forces armées ...⁵

Ce n'est que récemment qu'on a entrepris d'élaborer les plans relatifs à cette énorme tâche, mais les travaux n'en sont encore qu'au stade préliminaire. Le décret en conseil 1981-1305, promulgué en juin 1981, donnait des directives quant à la mise sur pied de onze régies nationales d'urgence (RNU) susceptibles d'intervenir dans toutes situations d'urgence en temps de paix ou de guerre (voir Annexe D). Les ministères ont été invités à revoir leurs besoins de façon que la planification et les dispositions connexes soient complétées dans un délai de cinq ans à compter du début de l'année financière 1982-1983. Néanmoins, selon M. Snarr 'rien n'a été décidé encore quant au calendrier de ces activités et au degré de préparation à atteindre'.⁶ On prenait comme hypothèse que les RNU auraient un

⁴ *Délibérations du Sous-comité sénatorial sur la défense nationale*, 4 mai 1982, p. 27:25.

⁵ *Ibid.*, p. 27:6.

⁶ *Ibid.*, p. 27:15.

délai minimal de 30 jours pour devenir opérationnelles en cas de crise.⁷ Les témoignages révélaient que:

... Dans la plupart des cas, la planification des régies nationales d'urgence en est encore au stade préliminaire. Il n'y a qu'un organisme pour lequel nous avons les premiers maillons d'une organisation et des personnes qui se consacrent à plein temps à une planification détaillée. C'est dans le domaine de l'énergie. Il s'agit en fait de l'Office de répartition des approvisionnements d'énergie que nous considérons comme un des éléments de la future régie nationale d'urgence pour l'énergie.

Quant aux priorités à l'égard de la planification des régies nationales d'urgence, le gouvernement examine la question ...⁸

Ce n'est qu'une fois ce processus complété que les accords complexes nécessaires seront mis au point avec le secteur privé.

La planification relative à la Régie nationale d'urgence pour le transport, celle qui nous intéresse le plus dans le contexte du présent rapport, serait confiée à une unité de planification d'urgence au sein du ministère des Transports. Les porte-paroles de ce ministère ont déclaré que:

... même si les étapes initiales de la planification d'urgence ont commencé après la publication du décret dont on a parlé plus tôt, il faut maintenant pourvoir à dix postes vacants si l'on veut continuer d'appliquer les mesures de planification. Selon de nouvelles prévisions, les besoins financiers du Ministère s'élèvent à un million de dollars de plus que prévu pour 1982. A moins que ces fonds soient libérés, nous prévoyons devoir reporter le plan quinquennal.⁹

Toutefois, certains des plans que l'on exigerait d'une régie nationale d'urgence pour le transport ont été établis il y a déjà plusieurs années pour satisfaire les besoins de l'OTAN. Par exemple, Transport Canada met régulièrement en oeuvre certains éléments de sa direction civile de la navigation marchande en collaboration avec les agents du contrôle naval de la navigation commerciale du COMAR. Le sous-comité a eu l'occasion d'observer une partie des exercices internationaux qui se déroulaient dans le cadre du programme de formation en prévision d'une situation d'urgence¹⁰; mais lorsqu'on lui a demandé expressément si l'on avait mis en place les mécanismes voulus pour appliquer les plans qui seront éventuellement élaborés — on a cité l'exemple de la réquisition de navires marchands pour le service militaire en temps de crise — un témoin a répondu: 'Nous pourrions le faire en invoquant la *Loi sur les mesures de guerre*, s'il s'agissait d'une urgence en temps de guerre. En général, la réponse à votre question est que le besoin de pouvoirs et la rédaction de règlements, etc fait partie intégrante de toute planification d'urgence'.¹¹

⁷ *Ibid.*, p. 27:10.

⁸ *Ibid.*, p. 27:9.

⁹ *Délibérations du sous-comité sur la défense nationale*, 4 mai 1982, p. 27:19.

¹⁰ Les pays suivants ont aussi participé à cet exercice: Argentine, Australie, Brésil, France, Nouvelle-Zélande, Paraguay, Royaume-Uni, États-Unis et Uruguay.

¹¹ *Ibid.*, p. 27:29.

L'échange reproduit ci-dessous entre un membre du sous-comité et un témoin illustre bien l'état général de la planification concernant la mobilisation des ressources civiles du Canada:

QUESTION: Alors, ce que vous me dites, c'est que la politique n'a pas encore été établie. Nous avons un décret qui prévoit le cadre du projet devant être entrepris, mais la décision à savoir si le projet doit effectivement l'être n'a pas encore été prise, et l'on n'en a pas encore établi la priorité. Dans le cas d'un ministre très occupé, quelle priorité lui accordera-t-on si personne ne fait état des priorités? Mais il est peut-être encore trop tôt pour que vous le sachiez. Vous aurez sans doute une meilleure idée de l'état du projet un peu plus tard.

RÉPONSE: Je crois que ce que vous venez de dire est très juste, monsieur le sénateur.¹²

Compte tenu de l'état actuel des défenses militaires du Canada, on ne peut qu'être extrêmement troublé d'apprendre que la planification de la contribution civile à la défense n'en est qu'à l'étape embryonnaire.

Ainsi, le sous-comité recommande que l'on donne suite en priorité à la planification et à la mise sur pied des régies nationales d'urgence définies dans le décret en conseil 1981-1305 et que soient attribuées aux ministères responsables les ressources nécessaires pour que la mise en place de ces régies soit terminée dans un délai maximal de quatre ans à compter du début de l'année financière en cours.

Sauf la *Loi d'urgence sur les approvisionnements d'énergie* et quelques mentions de situations d'urgence éparpillées dans diverses autres lois, le gouvernement ne dispose d'aucun moyen de tirer profit des ressources civiles du pays en période de crise. Il faudrait pour cela qu'il proclame la *Loi sur les mesures de guerre* dont la portée est si vaste, du fait qu'elle supprime toute protection des droits civils et qu'elle permet au gouvernement de s'ingérer dans la vie quotidienne de la société, qu'elle ne peut pratiquement pas être invoquée à moins qu'un danger 'immédiat et appréhendé' ne pèse sur la sécurité de l'État. Il n'est pas concevable de promulguer les mesures prévues dans cette loi à moins que les Canadiens ne soient convaincus de l'imminence d'une guerre avec un autre pays ou du risque d'une insurrection armée. Aucun texte fédéral d'ensemble ne permet une réaction modérée ou des préparatifs prudents devant l'éventualité d'une guerre ouverte.¹³ De la même façon, aucun système ne prévoit de réaction graduée dans des situations qui n'exigent pas que le pays soit mis sur pied de guerre, comme ce fut le cas pour les Britanniques pendant le conflit des Malouines.

On a déjà abordé ce problème, notamment dans le Rapport de 1981 sur les forces armées de réserve publié par le Comité permanent des Affaires extérieures et de la Défense nationale de la Chambre des communes. En ce qui concerne plus particulièrement les besoins relatifs au transport aérien des Forces armées, le rapport révélait que: 'le gouvernement et les sociétés aériennes n'ont pas encore conclu les accords qui permettraient de réquisitionner les appareils et équipages en question en cas de besoin', par exemple dans le cas d'un conflit majeur en Europe.

¹² *Ibid.*, pp. 27:17-18.

¹³ Certaines provinces ont des lois qui leur permettent d'intervenir en cas d'urgence à l'intérieur de leurs frontières.

'Selon toute vraisemblance, ce problème ne pourra être réglé qu'une fois adoptées les mesures législatives voulues', lit-on dans le même rapport.¹⁴ Ces conclusions relatives au transport aérien valent autant, sinon plus, pour les forces maritimes qui ont la responsabilité d'assurer la défense et la protection du territoire national et des mers territoriales.

Même conscient des difficultés que cela comporte, le sous-comité ne peut s'empêcher de trouver incroyable que l'on n'ait pratiquement rien fait à cet égard à la suite des événements de 1970.

Le sous-comité recommande que soient présentées au Parlement et promulguées rapidement, les nouvelles mesures législatives qui permettraient au gouvernement d'intervenir de façon graduelle en période de crise, de tirer partie des ressources civiles dans toute situation de crise susceptible de dégénérer en guerre et d'autoriser la mobilisation des forces de réserve et des ressources civiles rendues nécessaires par l'éclatement d'une crise ou le déclenchement d'une guerre.

Le sous-comité croit que le gouvernement devra, au moment où il songera à adopter pareilles mesures législatives, tenir compte plus particulièrement du nombre de navires marchands qui appartiennent à des Canadiens ou à des sociétés canadiennes mais qui battent pavillon de complaisance. Plusieurs témoins ont mentionné que ces navires formaient une flotte importante. M. Anderson pense même que leur nombre augmente sans cesse,¹⁵ phénomène attribué par M. Walsh à deux causes principales: les salaires et l'impôt sur les bénéfices des sociétés, plus élevés au Canada qu'ailleurs.¹⁶

Le sous-comité croit qu'il faudrait examiner la question de la situation, en période de crise ou en temps de guerre, des navires canadiens battant pavillon étranger. Cette question ayant une incidence appréciable sur le commerce et le transport, le sous-comité recommande que le Comité sénatorial des transports et des communications soit chargé d'en examiner les aspects civils et militaires et d'en faire rapport.

La coordination des flottes du gouvernement

Le gouvernement du Canada exploite plus de neuf cents navires, outre ceux du COMAR, dont la plupart sont de trop faible tonnage ou trop spécialisés dans les tâches civiles pour convenir à des missions en temps de guerre. Par ailleurs, ni les navires de la Garde côtière ni les autres navires civils du gouvernement ne sont armés ou chargés à l'heure actuelle de tâches militaires ou paramilitaires quelconques et aucun n'a été conçu à ces fins éventuelles. La Garde côtière canadienne se distingue nettement à cet égard de la Garde côtière américaine.

Malgré les traditions et les rôles différents des diverses flottes du gouvernement canadien, le sous-comité estime qu'il faudrait constamment chercher à renforcer la collaboration entre eux. Selon le vice-amiral A.L. Collier, commissaire de

¹⁴ *Action pour les réserves*, pp. 44-45.

¹⁵ *Délibérations du Sous-comité sénatorial sur la défense nationale*, 2 mars 1982, p. 22:29.

¹⁶ *Ibid.*, 8 mars 1983, p. 40:31.

la Garde côtière, le ministère de la Défense nationale n'a fait état d'aucune exigence particulière en matière d'armement¹⁷ et les progrès sont lents, même lorsqu'il s'agit d'élaborer des protocoles d'entente sur des questions d'importance secondaire.¹⁸ Le vice-amiral Collier a dit au sous-comité que les navires de la Garde côtière ne sont même pas construits en vue de faire respecter nos lois nationales.¹⁹ Le sous-comité estime qu'il faudrait, tout particulièrement au moment de la conception des navires, songer à les doter d'une capacité polyvalente. En effet, comme nous le proposons au chapitre V, il serait peut-être bon de céder, en temps de paix, les dragueurs de mines et autres petits navires de guerre aux ministères à vocation civile, de façon à garantir la disponibilité de navires spécialisés en cas de conflit armé et de meilleurs rapports coûts-efficacité en temps de paix. Il faut aussi éviter de priver la Garde côtière des ressources essentielles dont elle a besoin pour s'acquitter de ses fonctions d'aide à la navigation ou d'autres tâches similaires, aussi vitales en périodes de conflit qu'en temps de paix. Le vice-amiral Collier a bien précisé les données du problème en rappelant au sous-comité que même 'dans une situation d'urgence nationale, [la Garde côtière] continuerait à s'acquitter d'un grand nombre de ces mêmes tâches . . . Les exigences relatives à ces navires demeureraient donc les mêmes'.²⁰

Il faut prendre bonne note de cette mise en garde. Le sous-comité recommande de procéder à une étude de faisabilité sur la modification des navires à des fins militaires antérieurement à la construction, à l'achat ou au rééquipement par l'État de quelque nouveau navire que ce soit et que, là où la chose est possible, ces bâtiments soient conçus de façon à permettre l'installation ultérieure des systèmes d'armes, de communications et de détection nécessaires. Il faudrait toutefois acheter ces systèmes et les garder en réserve dans un lieu approprié afin qu'ils puissent être installés rapidement au besoin.

Le sous-comité recommande par ailleurs que les coûts supplémentaires qui en résulteraient soient financés par l'augmentation proportionnelle du budget d'immobilisations du ministère de la Défense nationale afin que le programme de rééquipement, déjà insuffisant, des Forces armées canadiennes ne soit pas retardé davantage.

Les efforts visant à renforcer la coordination entre les flottes du COMAR et les autres flottes de l'État n'ont aucunement pour but d'assujettir ces dernières au contrôle du MDN. En fait, elles semblent déjà utilisées de façon intensive et auraient besoin d'unités additionnelles pour être pleinement efficaces. Cela n'est guère surprenant lorsqu'on songe à l'augmentation considérable, depuis quinze ans, de l'activité du Canada sur ses frontières maritimes et au large de ses côtes. Par conséquent, chaque ministère a une marge de manoeuvre suffisante pour s'acquitter de toute une gamme d'activités sans qu'il y ait conflit de juridiction. Chaque flotte contribue, dans sa propre zone opérationnelle, à l'effort national global en mer.

Le sous-comité réitère une recommandation déjà formulée dans son premier rapport, savoir qu'un système global de mobilisation des ressources mariti-

¹⁷ *Ibid.*, 23 novembre 1982, p. 35:8.

¹⁸ *Ibid.*, p. 35:9.

¹⁹ *Ibid.*, p. 35:14.

²⁰ *Ibid.*, p. 35:8.

mes non militaires du Canada soit mis en place et qu'à cette fin la première étape soit l'élaboration de plans pour la pleine intégration des opérations maritimes du gouvernement en période d'hostilités.

L'Arctique

C'est dans le Nord que nos diverses flottes civiles officielles sont les plus actives. La Garde côtière, avec ses brise-glace et ses ravitailleurs, y assume la majeure partie du fardeau de l'aide aux collectivités locales, contrôle les activités canadiennes et étrangères, fournit son aide à la navigation et, de façon générale, protège la souveraineté du Canada. C'est là une tâche que le COMAR aurait à assumer, avec ses navires de surface et ses LRPA, si la Garde côtière ne s'en occupait pas déjà. Comme nous l'avons signalé au chapitre V, le sous-comité prévoit que cette dernière continuera de s'acquitter de la plupart des tâches maritimes du Canada dans l'Arctique et qu'elle construira de nouveaux brise-glace, d'abord le Polar 8 et peut-être ensuite le Polar 10 à propulsion nucléaire, pour ne pas se laisser distancer par l'expansion commerciale et pour pouvoir la contrôler. Dans l'optique de la recommandation précédente, il faudrait songer à construire pour la Garde côtière de nouveaux brise-glace susceptibles de transporter, au besoin, des hélicoptères militaires et des systèmes d'arme conteneurisés.

Il faudrait par ailleurs que le Commandement maritime accroisse dans une certaine mesure son activité dans le Nord d'ici la fin de la présente décennie. Il lui faudrait donc une base centrale de ravitaillement et de réparation comparable à celle que le général Dextraze proposait, il y a quelques années, de construire dans l'île de Devon.²¹ Il est toutefois probable que la Garde côtière continuera d'assumer la majorité des tâches.

Conscient de la nécessité d'affirmer sans relâche la souveraineté canadienne, le sous-comité recommande que le gouvernement examine la nécessité d'une base dans l'Arctique qui soit accessible toute l'année et qui servirait au soutien des opérations aériennes, terrestres et maritimes de tous les ministères chargés de responsabilités dans le Nord.

Les équipages

Les efforts visant à assurer une meilleure coordination entre les flottes civiles de l'État et ses forces navales se heurtent toutefois au problème central des effectifs. Les équipages de la Garde côtière et ceux du ministère des Pêches et Océans ne sont pas tenus d'aller exécuter leurs tâches dans des zones dangereuses. Ils ne participent pas non plus au régime d'indemnisation ouvert aux membres des forces armées. Comme l'a signalé le vice-amiral Collier, il serait très difficile, en raison des conventions collectives, de les remplacer par un personnel militaire,²² et les syndicats n'accueilleraient probablement pas de bonne grâce la transformation des navires de la Garde côtière et du ministère des Pêches et Océans en auxiliaires militaires ou paramilitaires. On pourrait toutefois surmonter ce problème par des consultations sérieuses et des idées nouvelles, pourvu que le gouvernement prenne

²¹ *Ibid.*, 3 mars 1983, p. 39:13.

²² *Ibid.*, 23 novembre 1982, p. 35:14.

l'initiative de mesures législatives ou autres en vue de la mobilisation, au besoin, de ressources non militaires. Parmi les moyens proposés pour résoudre ce problème des effectifs, notons qu'il serait possible soit de différer l'embarquement des armes sur ces bâtiments jusqu'à ce que le gouvernement décrète l'état d'alerte national (aux termes d'une nouvelle loi de portée moindre que la *Loi sur les mesures de guerre*), soit de doter certains navires de la Garde côtière ou du ministère des Pêches d'équipages constitués de réservistes volontaires.

Les opérations de recherche et de sauvetage

Bien que l'examen de l'organisation de recherche et de sauvetage du Canada n'ait pas vraiment sa place au présent chapitre, elle illustre néanmoins de façon concrète le genre de coopération à instaurer entre les organisations civiles et militaires en temps de crise et fait ressortir ses possibilités de succès ou d'échec.

La responsabilité première en matière de recherches et de sauvetage a été confiée au Comité interministériel de recherche et de sauvetage (CIRS), présidée par un officier supérieur, avec comme vice-président le commissaire de la Garde côtière. Ce Comité compte aussi des représentants d'autres ministères et organismes intéressés du gouvernement²³, et il s'est doté d'un secrétariat restreint. Un seul ministre a la responsabilité globale des opérations de recherche et de sauvetage; c'est à l'heure actuelle celui de la Défense nationale. Les moyens matériels réservés en permanence aux missions de recherche et de sauvetage sont fournis, du côté aérien, par le ministère de la Défense nationale et, du côté maritime, par la Garde côtière. En cas de besoin, l'organisation peut faire appel à toutes les ressources du ministère de la Défense nationale et à celles d'autres ministères, comme aux navires ou aéronefs privés ou aux particuliers. Pour compléter ses ressources permanentes, le ministère de la Défense nationale s'occupe à l'heure actuelle de créer une association de recherche et de sauvetage de l'aviation civile (ARSAC), dans le cadre de laquelle propriétaires ou exploitants d'aéronefs privés pourraient participer aux recherches d'aéronefs portés disparus. La Garde côtière s'apprête à créer une organisation dite 'Service auxiliaire canadien de sauvetage maritime (SACSM)' qui favorisera la participation de nombreux pêcheurs et plaisanciers à ces opérations. Le ministère de la Défense nationale dirige les recherches aériennes, la Garde côtière s'occupe des recherches en mer. Les centres de coordination du sauvetage SAR (RCC) ont un personnel mixte. L'organisation SAR se caractérise par un niveau élevé de coopération.

En ce qui concerne l'organisation de recherche et de sauvetage au Canada, le sous-comité souscrit en général aux principales conclusions et recommandations du rapport Cross, étude sérieuse et approfondie publiée récemment sur cette ques-

²³ Le Comité se compose de représentants du ministère de la Défense nationale, de la Garde côtière canadienne, de l'Administration canadienne du transport aérien, du ministère des Pêches et Océans, du ministère de l'Énergie, des Mines et des Ressources, du ministère des Affaires indiennes et du Nord, du Service de l'environnement atmosphérique et de la GRC. Assistent aussi aux réunions à titre d'observateurs les représentants du Bureau du Conseil privé, du Secrétariat du Comité des sous-ministres chargé de la politique étrangère et de la défense, du Secrétariat du Conseil du Trésor et du ministère d'État au Développement économique et régional.

tion.²⁴ Toutefois, le sous-comité tient à mettre en garde contre la tentation pour le secrétariat du Comité interministériel, de devenir un bâtisseur d'empires avec la fragmentation et le double emploi qui en résulteraient. Après avoir visité les centres de coordination de sauvetage sur les deux côtes, le sous-comité tient aussi à signaler que ces unités auraient besoin de meilleurs locaux.

Bien que le déploiement de ressources SAR ait à l'occasion fait l'objet de critiques acerbes tant au Parlement que dans la presse, les témoignages présentés au sous-comité tiendraient à infirmer celles-ci. Du côté aérien, par exemple, c'est moins la lenteur des interventions qui est en cause que les délais excessifs de mise en alerte des centres de coordination de sauvetage où le mauvais temps peut empêcher le décollage.

Il va sans dire que les navires et les aéronefs pourraient rejoindre les lieux d'un accident plus rapidement si on les retrouvait partout où il y a risque d'incidents. Mais vu l'insuffisance relative des ressources, des choix s'imposent. On pourra juger plus utile, par exemple, d'affecter les ressources financières, déjà rares, à la formation en matière de sécurité, à la prévention, à l'amélioration des installations existantes des RCC et au financement de nouvelles entreprises prometteuses, comme les associations volontaires de SAR, plutôt qu'à l'augmentation du nombre de bases SAR.

Le système expérimental de recherche et de sauvetage assisté par satellite et mis sur pied par le Canada, les États-Unis, la France et l'Union soviétique constitue une innovation des plus prometteuses. Ce programme qui permet de repérer avec précision les avions et les navires en détresse (au moyen de satellites assistés de radiobalises de détresse placées à bord des navires et des aéronefs), a donné la preuve certaine de son potentiel élevé et de son rapport coût/efficacité intéressant.

En partie pour compenser la rareté des bonnes nouvelles dans les manchettes, les mauvaises, même rares, y étant inmanquablement rapportées, le sous-comité désire féliciter les hommes et les femmes des forces armées et de la Garde côtière et les nombreux volontaires, pour leurs services vaillants et dévoués aux opérations de recherche et de sauvetage et pour le taux de succès admirable qu'ils ont atteint au cours des ans malgré des conditions rigoureuses dont on ne trouve l'équivalent nulle part sur terre.

Le sous-comité espère que la contribution spéciale des Forces armées sera reconnue dans tout nouveau programme SAR et recommande que les Forces armées canadiennes demeurent premiers responsables des opérations SAR.

Avec un personnel qui reste de garde vingt-quatre heures par jour, sept jours par semaine et un nombre appréciable de navires et d'aéronefs, les Forces semblent parfaitement adaptées à ce rôle.

Le matériel stratégique

Un autre secteur de la planification mérite aussi qu'on s'y attarde de toute urgence, à savoir celui du matériel stratégique et plus particulièrement des élé-

²⁴ *Rapport sur l'évaluation des opérations de recherche et de sauvetage*, Comité des sous-ministres chargé de la politique étrangère et de la défense, septembre 1982.

ments vitaux pour l'économie du Canada et que notre pays reçoit par mer. Le gouvernement doit déterminer quels matériels sont les plus vitaux et, dans un deuxième temps, élaborer les plans d'action pour leur stockage et leur utilisation en période de crise ou en temps de guerre. Pour assurer la sécurité des approvisionnements, le Canada pourra songer à stocker certaines quantités de matériels stratégiques de façon à ne pas avoir à dépendre plus qu'il ne faut de ses forces maritimes qui, malgré les améliorations proposées dans le présent rapport, ne sauraient prévenir toutes les interruptions à cet égard.

Par conséquent, le sous-comité recommande que le gouvernement entreprenne immédiatement une étude pour déterminer quels matériels stratégiques sont vitaux pour le Canada et exigent des lignes de communication maritimes ouvertes en tout temps. Il devrait tenter de déterminer la faisabilité et les coûts de création de stocks de matériels stratégiques pour lesquels il n'existe pas de substituts au Canada.

Le sous-comité ne saurait trop insister sur l'importance de la planification minutieuse de la mobilisation de certaines ressources en période de crise ou en temps de guerre: cela pourrait être vital pour la défense de la nation. Il ne saurait non plus exprimer en termes trop énergiques l'inquiétude que lui cause le peu de progrès réalisés jusqu'ici ni le caractère urgent de ce travail de planification qu'il y aurait lieu d'accélérer sans plus attendre.

CONCLUSIONS

Notre rapport se termine là où il avait commencé, c'est-à-dire par l'évocation des intérêts et les obligations maritimes du Canada. Le contre amiral Martin a parfaitement exprimé le sentiment du sous-comité à cet égard:

... nous sommes une nation maritime. Peu de Canadiens s'en rendent compte, mais c'est un fait. Le commerce mondial revêt une importance vitale pour notre économie et notre croissance et nos intérêts sur et sous la mer près de nos côtes prennent de plus en plus d'importance. Nous devons être en mesure d'exercer notre influence et de conserver ce qui nous appartient, de nous déplacer librement sur les océans et de commercer avec qui nous voulons en temps de paix.¹

Malheureusement, nous vivons dans un monde où, trop souvent, la volonté et la capacité d'atteindre ces objectifs font défaut. Et il est encore plus regrettable que l'argent soit la clé de leur réalisation.

Le sous-comité est parfaitement conscient que ses recommandations entraîneraient obligatoirement l'augmentation du budget de la défense. Il s'est d'ailleurs donné la peine d'en faire l'exposé détaillé. Le présent rapport retient pour le rééquipement des forces maritimes du Canada, le chiffre de 550 millions par année, de crédits supplémentaires (en dollars constants de 1983) à ajouter au budget des dépenses en capital du ministère de la Défense nationale pour les douze prochaines années et expressément réservés à cette fin. Les recommandations touchant le personnel, les opérations et l'entretien demanderaient environ 80 millions par année en dollars constants de 1983. Dans sa première étude, intitulée *Les effectifs des Forces armées canadiennes*, le sous-comité recommandait des engagements de 350 millions par année, soit environ 400 millions en dollars de 1983. L'ensemble des recommandations de ces deux rapports feraient donc passer les dépenses militaires de 2 à 2,3 p. 100 du PNB du Canada. Le sous-comité n'a pas terminé son étude sur les forces armées canadiennes. Lorsqu'il examinera le cas d'autres commandements comme le commandement mobile et le commandement aérien, il s'attend à relever des situations qui exigeront d'autres dépenses supplémentaires. Il pense bien devoir finalement formuler des recommandations aux termes desquelles le budget militaire du Canada passerait de 2,5 à 3 p. 100 du PNB.

¹ *Délibérations du Sous-comité sénatorial sur la défense nationale*, 8 février 1983, p. 38:25.

Peu de pays industrialisés affectent à leur défense moins de ressources que le Canada. Si le Canada portait ses dépenses en la matière à 3 p. 100 du PNB, il rejoindrait d'autres pays comme la Suède (3,1 p. 100), les Pays-Bas (3,4 p. 100) ou l'Australie (3 p. 100).²

Pour le sous-comité, le niveau actuel des dépenses du Canada en matière de défense est doublement désavantageux. Suffisamment élevé pour peser lourdement sur le Trésor public il ne l'est pas assez pour donner des résultats valables. Aujourd'hui, notre pays se trouve dans la situation d'avoir à dépenser non seulement pour maintenir son acquis mais aussi pour regagner le terrain que lui ont fait perdre de trop nombreuses années de sous-financement.

Soyons clair. Nous ne cherchons pas à doter le Canada d'une puissance militaire qui lui permettrait de s'imposer sur la scène internationale, pas plus qu'il ne s'agit de devenir un élément vital de l'équilibre militaire mondial. Il faut plutôt doter nos forces armées du minimum nécessaire à l'accomplissement de leur missions de temps de paix, leur donner les moyens de respecter leurs engagements vis-à-vis de nos alliés et d'atteindre nos objectifs politiques en Europe et ailleurs, et enfin permettre aux militaires canadiens d'accomplir leur mission en temps de guerre avec des chances raisonnables de succès.

Il s'agit aussi de contribuer à réduire au maximum la dépendance des pays de l'Alliance vis-à-vis du nucléaire comme forme de dissuasion opposée aux membres du Pacte de Varsovie.

Les deux alliances ont accumulé un arsenal impressionnant d'armes nucléaires. Dans le cas des pays du Pacte de Varsovie, celles-ci sont exclusivement sous le contrôle de l'URSS. Dans le cas de l'OTAN, trois pays membres possèdent leurs propres armes nucléaires, mais à cet égard les Etats-Unis viennent très loin en tête. Les conséquences d'un recours aux armes nucléaires paraissent terrifiantes aux yeux des plus grand nombre. Deux raisons s'opposent pourtant à leur utilisation éventuelle. La première, qui fait actuellement l'objet d'un débat intense, est le maintien de l'équilibre des forces nucléaires entre les deux parties, de manière que ni l'une ni l'autre ne trouve utile d'utiliser ces armes, par crainte de représailles. La deuxième est l'existence du rapport de force entre les armées conventionnelles tel qu'il assure à chaque partie la possibilité de se contenter d'armes non nucléaires, du moins pendant plusieurs jours, semaines ou mois. Les pays occidentaux en particulier sont actuellement engagés dans un débat politique intense sur la possibilité de se refuser à être les premiers à recourir à l'arme nucléaire. L'adoption de cette politique semble toutefois peu probable tant que l'Alliance n'aura pas renforcé ses forces conventionnelles, aujourd'hui nettement inférieures à celles du Pacte de Varsovie.

Cette stratégie ne sera adoptée de bon coeur que si l'Ouest est raisonnablement sûr que ses forces conventionnelles sont égales à celles du Pacte de Varsovie, ce qui demande plus qu'un simple changement de plans. Il faut des forces conventionnelles nettement améliorées, des effectifs plus nombreux et plus instruits et un plus grand nombre d'avions, de navires, de chars et d'autre matériel moderne. Il faudrait aussi que les pays nord-américains membres de l'Alliance aient non seule-

² *The Military Balance*, 1982-1983, pp. 124-125 (chiffres de 1981).

ment la volonté mais aussi ce qui n'est pas moins important, la capacité de respecter leurs engagements en Europe, ce qui veut dire l'entretien de forces en Europe et l'incontestable capacité de les soutenir, soit celle de les remplacer, de les renforcer et de les réapprovisionner à partir de l'autre rive de l'océan et en dépit de l'opposition adverse.

Les armes conventionnelles modernes sont coûteuses. Pour que l'OTAN en possède suffisamment pour pouvoir éviter d'utiliser la première les armes nucléaires, il faudrait augmenter les crédits de la défense.

Selon le Commandant suprême des forces alliées en Europe, le général Bernard Rogers, et selon d'autres aussi, il faudrait en moyenne et en chiffres réels une augmentation annuelle de l'ordre de 4 à 4,5 p. 100 pour l'ensemble de l'OTAN. Le général a toutefois bien pris soin de souligner que ce chiffre représentait une moyenne et qu'étant donné leur contribution passée, certains alliés devraient en faire plus que d'autres.

Depuis des années, le Canada a beaucoup travaillé à la réduction du risque de conflit nucléaire. Il s'est montré particulièrement actif dans divers forums internationaux ou dans le cadre de consultations informelles. Il a cherché aussi à se démarquer de plus en plus, par rapport à l'utilisation des armes nucléaires. D'abord il a refusé d'en fabriquer lui-même. Ensuite il a retiré à ses forces leurs missions nucléaires. Et bientôt, il remplacera par des armes classiques les dernières armes nucléaires qu'il lui restent, c'est-à-dire celles qui équipent ses forces du NORAD. Il serait tout à fait incompatible avec les positions passées et les politiques actuelles du Canada de ne pas continuer d'agir d'une manière qui aura finalement pour effet de renforcer les efforts déployés au sein de l'Alliance dans le but de minimiser la possibilité d'une guerre nucléaire. Le Canada devrait, notamment, déployer tous les efforts possibles pour que l'Alliance adopte une stratégie de non recours précoce aux armes nucléaires. En laissant ses forces se dégrader comme il l'a fait à la fin des années 60 et tout au long des années 70, le Canada a contribué non pas à hausser mais bien à baisser le seuil nucléaire.

Lorsque les ressources sont rares et que les programmes sociaux sont sollicités de toutes parts, ce n'est guère le moment de proposer l'argumentation des crédits militaires. Mais est-il, en définitive de meilleure façon de servir l'intérêt des Canadiens que de contribuer à éloigner le risque de guerre nucléaire? En prenant des mesures concrètes et raisonnables pour montrer qu'ils sont disposés à supporter une partie des frais liés à la réduction de la menace nucléaire, certains des principaux alliés pourraient bien modifier le ton, le caractère et l'issue du débat en cours aux États-Unis. On verrait alors s'il y a lieu de reprendre l'interminable dialogue ouvert par SALT I.

Réduire le risque d'une guerre nucléaire exige plus qu'un effort intellectuel. De l'avis du sous-comité, la meilleure solution dans les circonstances est d'augmenter la puissance des forces conventionnelles de l'OTAN.

L'ancien chef de l'état-major de la défense, le général Jacques Dextraze, a déclaré devant le sous-comité:

J'ai toujours dit que la défense de notre pays n'est pas la seule responsabilité des Canadiens en uniforme mais celle aussi de chaque citoyen du pays. C'est aussi la res-

ponsabilité d'organismes honorables comme le vôtre et d'autres semblables au sein du gouvernement.³

Depuis sa création, le sous-comité estime qu'il ne saurait mieux servir l'intérêt général qu'en favorisant une discussion neutre et éclairée au sujet de la défense—question que certains considèrent comme la première responsabilité d'un État. Tous ses membres espèrent que ce deuxième rapport aidera à la réalisation de cet objectif. Et s'il allait rapidement déborder sur les diverses interventions nécessaires, ses auteurs en seront plus heureux qu'ils ne sauraient dire.

³ *Délibérations du Sous-comité sénatorial sur la défense nationale*, 3 mars 1983, p. 39:10.

RÔLES, OBJECTIFS ET TÂCHES DU MDN*

Historique

1. Les rôles actuels du MDN ont été énoncés pour la première fois en 1969 par le Premier ministre à la suite d'un examen de la politique extérieure et de défense. Au cours de la Révision de la structure de la Défense effectuée en 1975, on a défini les six rôles suivants, en regroupant, cependant, les trois premiers:
 - a. Souveraineté, sécurité interne et développement national;
 - b. Défense de l'Amérique du Nord;
 - c. OTAN;
 - d. Maintien de la paix.
2. Le choix des mots pour désigner ces rôles a peu varié d'une année à l'autre depuis 1975. Voici comment on peut le mieux définir ces rôles selon l'interprétation qu'on leur donne actuellement:
 - a. Rôle 1 — assurer la protection du Canada et de ses intérêts nationaux au pays et à l'étranger (titre abrégé: Souveraineté);
 - b. Rôle 2 — défendre l'Amérique du Nord en collaboration avec les forces américaines (titre abrégé: Défense de l'Amérique du Nord ou Défense du Canada);
 - c. Rôle 3 — s'acquitter des engagements convenus à l'égard de l'OTAN (titre abrégé: OTAN); et
 - d. Rôle 4 — s'acquitter des missions internationales de maintien de la paix dont peut se charger le Canada de temps à autre (titre abrégé: Maintien de la paix).
3. Afin de mieux définir ces rôles, 15 'Objectifs' ont été énumérés lors de la Révision de la structure de la Défense effectuée en 1975, lesquels ont été à leur tour divisés en 55 'tâches' opérationnelles et 11 'tâches' diverses.

Grandes lignes

4. Dans les pages suivantes, les rôles, tâches et objectifs du MDN sont énumérés sans qu'il leur soit assigné de priorités. L'annexe B est un tableau où est représentée graphiquement l'organisation de ces rôles, objectifs et tâches.

Restrictions

5. L'utilisateur du présent document doit se rappeler que les tâches et objectifs y énoncés ne donnent qu'une idée générale du type d'activités qu'attend le Gou-

* Document fourni par le MDN

vernement des Forces canadiennes et qu'il faut en toute circonstance les interpréter avec discernement. Le seul fait qu'une tâche existe ne signifie pas nécessairement que le Ministère ait pu y affecter des ressources.

RÔLE 1 *Assurer la protection du Canada et de ses intérêts nationaux à l'intérieur du pays et à l'étranger*

OBJECTIF 1 — *Maintenir une capacité globale suffisante pour assumer la surveillance du territoire, de l'espace aérien et des approches maritimes du Canada*

- 1.01 Assurer la surveillance de surface des eaux au large des côtes canadiennes afin de fournir des renseignements sur la navigation maritime qui s'y fait.
- 1.02 Parer à toute contestation de la souveraineté territoriale du Canada, ce qui comprend la surveillance de zones déterminées aux fins de déceler toute violation des lois canadiennes et toute atteinte aux intérêts du pays.
- 1.03 Assurer, de concours avec d'autres ministères du Gouvernement, la surveillance des eaux qui ressortissent au Canada, déceler le rejet de polluants par les navires, les violations des droits de pêche, et l'exploration et l'exploitation non autorisées des ressources du fond de la mer.
- 1.04 Assurer la surveillance des terres et des zones maritimes situées au nord du 60° de latitude Nord afin de consolider la présence du Canada dans ces régions, et de déceler et identifier toute activité non autorisée.
- 1.05 Fournir, conjointement ou en étroite collaboration avec le ministère des Transports, les moyens nationaux d'assurer la surveillance et la détection nécessaires pour empêcher toute infraction aux lois et règlements canadiens par des appareils étrangers.
- 1.06 Aider le ministère de l'Environnement à assurer la surveillance des glaces.
- 1.07 Effectuer la reconnaissance de zone ressortissant au Canada où se produisent des ruptures de câbles trans-océaniques pour en déterminer la cause et, si approprié, identifier les navires qui en sont responsables.

La tâche 7.01 sert également à atteindre l'objectif 1

OBJECTIF 2 — *Veiller, grâce à une présence militaire, à ce que soit respectée l'autorité du Canada sur son propre territoire et sur les zones soumises à sa juridiction*

- 2.01 Aider d'autres ministères gouvernementaux à réglementer les navires de surface et sous-marins naviguant dans des eaux ressortissant au Canada et, s'il y a lieu, assurer la surveillance militaire de ces navires.

- 2.02 Repérer, identifier et surveiller les appareils étrangers détectés dans l'espace aérien du Canada qui refusent de respecter son autorité.
- 2.03 Assurer le transport aérien et effectuer le largage, au Canada et outre-mer, de personnel, d'équipement et de matériel destinés à appuyer des opérations militaires.
- 2.04 Assurer, de concours avec d'autres ministères gouvernementaux, une présence nationale dans des zones isolées soumises à l'autorité souveraine du Canada.

Les tâches 1.01, 1.02, 1.03, 1.04, 1.05, 5.12 et 9.04 servent également à atteindre l'objectif 2.

OBJECTIF 3 — *Aider, sur demande, les organismes civils chargés de l'exécution de la Loi à s'acquitter de leurs obligations constitutionnelles*

- 3.01 Fournir des forces de combat navales, terrestres et aériennes pour aider les organismes civils chargés de l'exécution de la loi à s'acquitter de leurs obligations dans des situations d'insurrection, de troubles civils, de mutineries dans les pénitenciers ou toute autre situation d'urgence civile que ces organismes n'ont pas les moyens de maîtriser.

Les tâches 1.02, 1.03, 1.04, 1.05, 2.01, 2.02, 2.03, 5.12, 9.01 et 11.01 servent également à atteindre l'objectif 3.

OBJECTIF 4 — *Favoriser l'unité et l'identité canadiennes*

- 4.01 S'acquitter de fonctions publiques et cérémonielles au nom de la Couronne au Canada et fournir le soutien administratif et logistique nécessaire pour remplir ces fonctions.
- 4.02 Élaborer des programmes bilingues et biculturels à l'intention des Forces armées canadiennes.
- 4.03 Assurer le transport maritime, terrestre et aérien de fret et de passagers pour le compte d'autres ministères gouvernementaux et d'organismes de l'extérieur.
- 4.04 Fournir à d'autres gouvernements et ministères les services administratifs et logistiques nécessaires pour appuyer des projets scientifiques, opérationnels et de R et D.
- 4.05 Participer à des manifestations, des représentations et des expositions nationales et internationales et accorder l'appui administratif et logistique nécessaire pour ces occasions.
- 4.06 Permettre à d'autres organismes du secteur public et du secteur privé d'avoir recours au personnel du MDN et d'utiliser ses édifices, ses équipements et ses installations.

- 4.07 Accorder à d'autres ministères gouvernementaux de l'appui et des services en matière de construction dans des situations d'urgence et dans des endroits isolés.
- 4.08 Aider le ministère des Affaires indiennes et du Nord au développement des nations inuites et indiennes.
- 4.09 Assurer une présence canadienne à l'extérieur du pays en faisant des visites opérationnelles, officielles ou à titre officieux à des pays étrangers.

Les tâches 2.04 et 5.11 servent également à atteindre l'objectif 4

OBJECTIF 5 — *Assurer l'appui des secours d'urgence et des missions de recherche et de sauvetage*

- 5.01 Coordonner, diriger et effectuer des missions de recherche et de sauvetage d'appareils en détresse à l'intérieur de zones dont la responsabilité a été dévolue au Canada.
- 5.02 Coordonner et, en collaboration avec la Garde côtière canadienne, diriger et effectuer des missions de recherche et de sauvetage de navires en détresse à l'intérieur de zones dont la responsabilité a été dévolue au Canada.
- 5.03 Fournir des forces navales, terrestres et aériennes pour aider les autorités civiles à faire face à des désastres ou des situations d'urgence dans le secteur civil, y compris les situations où il s'agit de neutraliser d'urgence des engins explosifs et des accidents concernant du matériel nucléaire.
- 5.04 Effectuer des vols de secours et accomplir d'autres missions humanitaires diverses.
- 5.05 Mener des recherches terrestres.
- 5.06 Fournir le Réseau national d'alerte.
- 5.07 Aider d'autres ministères gouvernementaux ainsi que les gouvernements provinciaux à planifier et mener les activités de Planification d'urgence Canada et à fournir le personnel nécessaire à ces activités.
- 5.08 Apprécier les effets des explosions nucléaires et donner des avertissements au sujet des retombées radioactives.
- 5.09 Fournir au Gouvernement un système de communications d'urgence.
- 5.10 Aider à accomplir des tâches liées aux opérations de survie effectuées dans des zones ayant subi des dégâts.
- 5.11 Prendre part aux activités menées par le Canada sur le plan international en réponse à des désastres et à des cas de détresse.
- 5.12 Aider à l'évacuation de ressortissants canadiens se trouvant dans des pays étrangers pendant des périodes de tension ou dans des situations d'urgence.

OBJECTIF 6 — *Stimuler la croissance économique, promouvoir la justice sociale, améliorer la qualité de la vie et préserver un environnement national harmonieux*

- 6.01 À l'aide du Programme d'emploi d'été pour les jeunes et d'autres activités, dispenser la formation à des jeunes et accorder l'appui logistique nécessaire à leur épanouissement.
- 6.02 Appuyer les activités d'organismes locaux comme l'Ambulance Saint-Jean et la Société canadienne de la Croix-Rouge et des activités menées dans le cadre de programmes de loisirs.

Les tâches 1.03, 4.02, 4.03, 4.04, 4.05, 4.06, 4.07, 4.08, 5.01, 5.02, 5.03, 5.04, 5.05, 5.11 et 11.02 servent également à atteindre l'objectif 6

RÔLE 2 *Défendre l'Amérique du Nord en collaboration avec les forces américaines*

OBJECTIF 7 — *Priver l'ennemi de l'avantage de la surprise dans toute attaque armée lancée contre l'Amérique du Nord*

- 7.01 Assurer, de concert avec les forces américaines, la surveillance sous-marine, en eaux profondes et peu profondes, des approches maritimes de l'Amérique du Nord, y compris l'Arctique canadien et le détroit de Danemark, afin de fournir de façon continue des renseignements sur les activités de sous-marins pouvant constituer une menace pour la sécurité de l'Amérique du Nord.
- 7.02 Assurer, de concert avec les forces américaines, la surveillance et la mise en alerte aérospatiales servant à la défense de l'Amérique du Nord.

La tâche 1.01 sert également à atteindre l'objectif 7

OBJECTIF 8 — *Aider à protéger contre la neutralisation de la capacité terrestre de riposte des États-Unis*

- 8.01 De concert avec les forces américaines, détecter, identifier, et, le cas échéant, détruire les appareils militaires ennemis qui pénétreraient dans l'espace aérien de l'Amérique du Nord.

Les tâches 7.01 et 7.02 servent également à atteindre l'objectif 8

OBJECTIF 9 — *Répondre de façon appropriée à d'autres menaces militaires dirigées contre l'Amérique du Nord*

- 9.01 Repérer et neutraliser les mines posées dans les eaux canadiennes.
- 9.02 Dans le cas d'hostilités auxquelles serait mêlé le Canada, effectuer, de concert avec les forces américaines, des opérations destinées à empêcher toute

action hostile contre la navigation dans les eaux nord-américaines et, le cas échéant, à parer à cette menace.

- 9.03 Fournir les forces de combat navales, terrestres et aériennes nécessaires pour dissuader, de concert avec les forces américaines, tout pays hostile de menacer l'Amérique du Nord.
- 9.04 Riposter à de petites incursions faites dans des zones isolées.
- 9.05 Assurer le contrôle naval de la navigation commerciale dans les ports canadiens et les voies d'accès maritimes durant les périodes de tension ou au cours d'hostilités.

Les tâches 1.01, 2.03, 7.01, 7.02, 8.01, 10.01 et 11.01 servent également à atteindre l'objectif 9

RÔLE 3 *S'acquitter des engagements convenus à l'égard de l'OTAN*

OBJECTIF 10 — *Empêcher ou contenir toute attaque armée lancée contre la zone OTAN (Europe, Atlantique Nord, Amérique du Nord)*

- 10.01 Assurer la protection éloignée et rapprochée des convois de navires militaires et de navires marchands en transit dans l'Atlantique Nord, au large des côtes est et ouest de l'Amérique du Nord, et dans les eaux nord-européennes.
- 10.02 Escorter les éléments du Groupe-brigade CAST transportés par mer vers les eaux nord-européennes.
- 10.03 Apporter une contribution visible de la part du Canada aux forces classiques de dissuasion basées dans la région du Centre-Europe.
- 10.04 Apporter une contribution aux forces de dissuasion protégeant le flanc nord de l'OTAN.
- 10.05 Fournir, au Canada, les forces de combat navales, terrestres et aériennes devant être déployées outre-mer en temps de crise pour appuyer des alliances.
- 10.06 Fournir les moyens pour effectuer la mobilisation.

Les tâches 1.01, 2.03, 7.01, 7.02, 8.01, 9.01, 9.02, 9.03, 9.05 et 11.01 servent également à atteindre l'objectif 10

OBJECTIF 11 — *Garder la confiance des États-Unis et autres alliés*

- 11.01 Dispenser la formation opérationnelle aux militaires de tous les éléments.

11.02 Fournir le soutien logistique aux forces armées étrangères s'entraînant au Canada.

Les tâches 2.03, 4.09, 7.01, 7.02, 8.01, 9.03, 9.05, 10.03, 10.04, 10.05 et 10.06 servent également à atteindre l'objectif 11

OBJECTIF 12 — *S'assurer que les politiques des nations alliées tiennent compte des intérêts du Canada en matière de sécurité*

12.01 Contribuer à fournir et à doter en personnel les installations de commandement et de contrôle de l'OTAN et du NORAD.

Les tâches 7.01, 7.02, 8.01, 10.03, 10.04 et 10.05 servent également à atteindre l'objectif 12

RÔLE 4 *S'acquitter des missions internationales de maintien de la paix dont pourrait se charger le Canada de temps à autre*

OBJECTIF 13 — *Empêcher toute confrontation entre grandes puissances dans un conflit local*

13.01 Fournir des observateurs militaires chargés de prendre part à des missions d'observation de la paix envoyées par les Nations Unies ou d'autres organismes.

13.02 Fournir les forces navales, terrestres et aériennes ainsi que le soutien opérationnel nécessaires aux opérations de maintien de la paix ayant pour but d'appuyer les activités des Nations Unies ou d'autres organismes.

La tâche 2.03 sert également à atteindre l'objectif 13

OBJECTIF 14 — *Empêcher le déclenchement des hostilités dans d'autres régions où la situation est tendue*

14.01 Empêcher que n'éclatent ou ne s'étendent les hostilités dans les régions où la situation est tendue.

Les tâches 2.03, 11.01, et 13.02 servent également à atteindre l'objectif 14

OBJECTIF 15 — *Aider à favoriser la stabilité interne de certains pays choisis ne faisant pas partie de l'OTAN*

15.01 Dispenser la formation militaire à des membres de forces étrangères dans le cadre de programmes d'aide militaire au Canada et à l'étranger.

Les tâches 2.03, 5.11, 13.01 et 13.02 servent également à atteindre l'objectif 15

Objectifs de l'infrastructure

Assurer une direction, une gestion et une administration efficaces de toutes les activités du ministère et des FC.

Fournir les services nécessaires pour que les FC et le ministère soient suffisamment bien approvisionnés et qu'ils reçoivent le soutien technique requis. Assurer la formation des membres des FC à tous les niveaux.

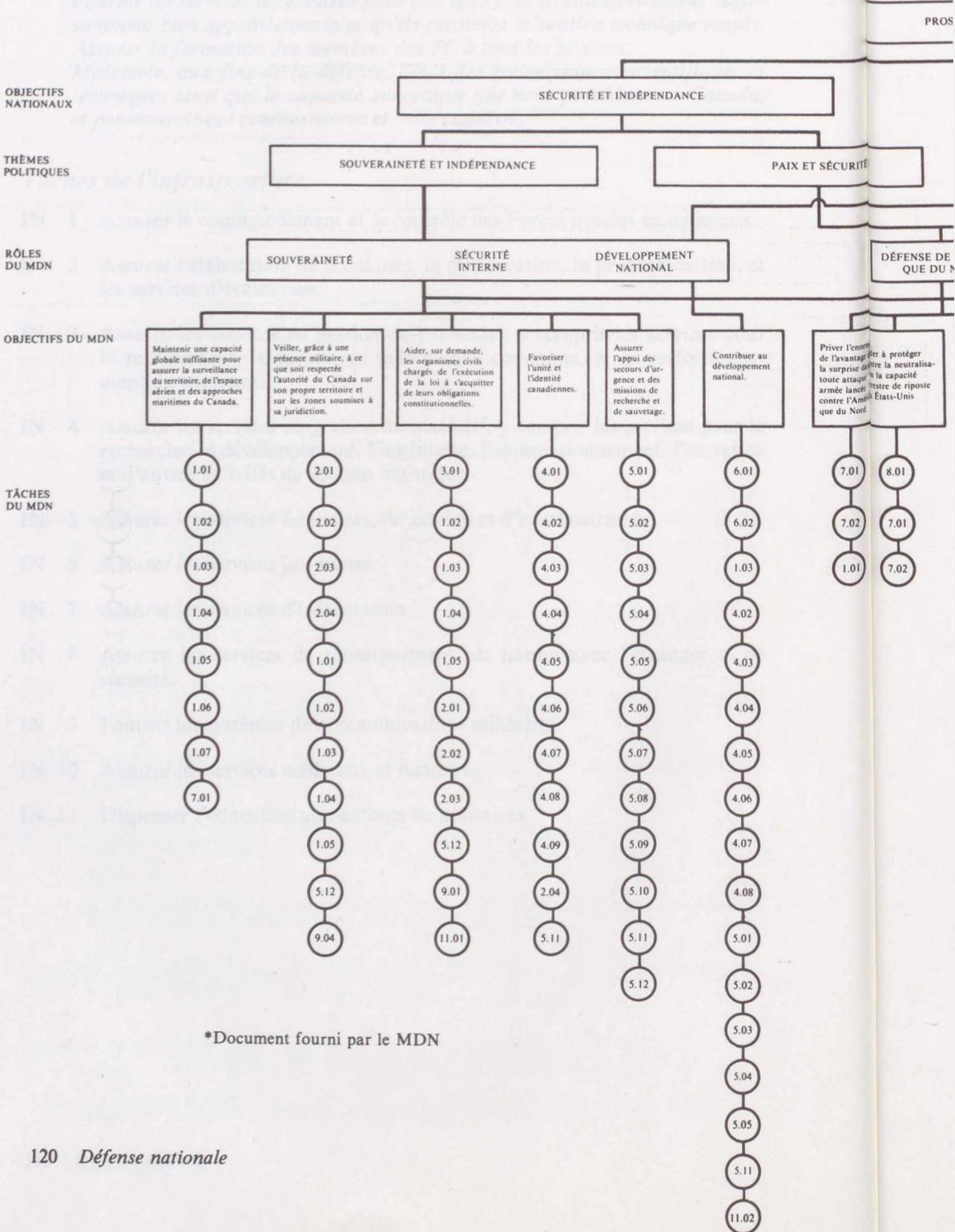
Maintenir, aux fins de la défense, l'état des connaissances scientifiques et techniques ainsi que la capacité analytique que nous possédons au Canada, et promouvoir ces connaissances et cette capacité.

Tâches de l'infrastructure

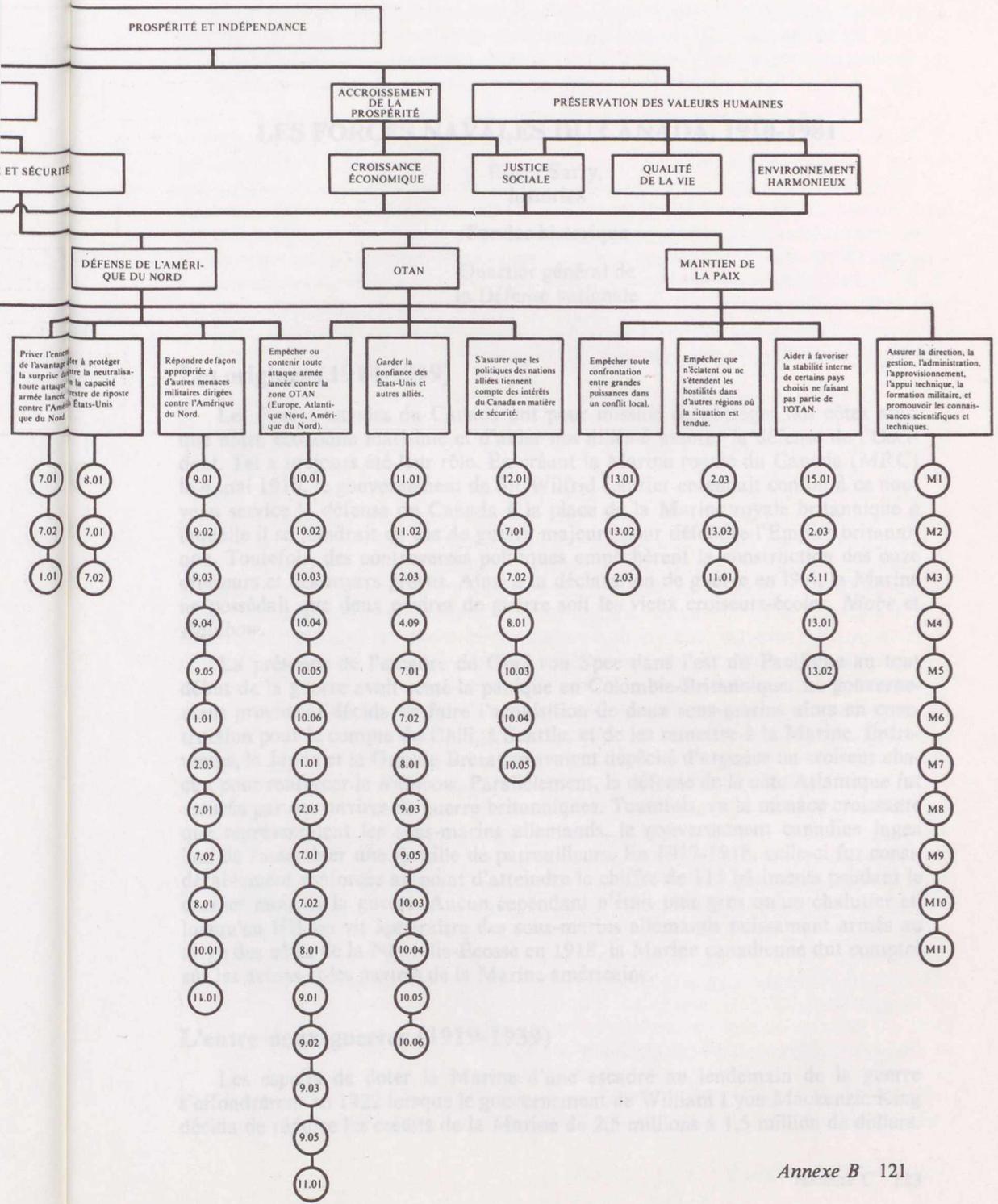
- IN 1 Assurer le commandement et le contrôle des Forces armées canadiennes.
- IN 2 Assurer l'élaboration de politiques, la planification, la programmation, et les services d'évaluation.
- IN 3 Assurer les services de gestion du personnel, y compris les services pour le recrutement, la formation individuelle commune, et le perfectionnement du personnel.
- IN 4 Assurer les services de gestion du matériel, y compris les services pour la recherche, le développement, l'ingénierie, l'approvisionnement, l'entretien et d'autres activités de soutien logistique.
- IN 5 Assurer les services financiers, de gestion et d'administration.
- IN 6 Assurer les services juridiques.
- IN 7 Assurer les services d'information.
- IN 8 Assurer les services de renseignement, de liaison avec l'étranger et de sécurité.
- IN 9 Fournir les systèmes de communications militaires.
- IN 10 Assurer les services médicaux et dentaires.
- IN 11 Dispenser l'éducation aux enfants de militaires.

Annexe B*

RAPPORTS ENTRE LES ENGAGEMENTS ET TÂCHES ACTUELS (VOIR L'ANNEXE A POUR LES CHIFFRES)



*Document fourni par le MDN



LES FORCES NAVALES DU CANADA, 1910-1981

Roger Sarty,
historien

Service historique

Quartier général de
la Défense nationale

Les origines (1910-1919)

Les Forces navales du Canada ont pour mission de protéger nos côtes ainsi que notre économie maritime et d'aider nos alliés à assurer la défense de l'Occident. Tel a toujours été leur rôle. En créant la Marine royale du Canada (MRC) le 4 mai 1910, le gouvernement de Sir Wilfrid Laurier entendait confier à ce nouveau service la défense du Canada à la place de la Marine royale britannique à laquelle il se joindrait en cas de guerre majeure pour défendre l'Empire britannique. Toutefois, des controverses politiques empêchèrent la construction des onze croiseurs et destroyers prévus. Ainsi à la déclaration de guerre en 1914, la Marine ne possédait que deux navires de guerre soit les vieux croiseurs-écoles, *Niobe* et *Rainbow*.

La présence de l'escadre de Graf von Spee dans l'est du Pacifique au tout début de la guerre avait semé la panique en Colombie-Britannique. Le gouvernement provincial décida de faire l'acquisition de deux sous-marins alors en construction pour le compte du Chili, à Seattle, et de les remettre à la Marine. Entretemps, le Japon et la Grande-Bretagne avaient dépêché d'urgence un croiseur chacun pour renforcer le *Rainbow*. Parallèlement, la défense de la côte Atlantique fut assurée par des navires de guerre britanniques. Toutefois, vu la menace croissante que représentaient les sous-marins allemands, le gouvernement canadien jugea bon de rassembler une flottille de patrouilleurs. En 1917-1918, celle-ci fut considérablement renforcée au point d'atteindre le chiffre de 115 bâtiments pendant le dernier mois de la guerre. Aucun cependant n'était plus gros qu'un chalutier et, lorsqu'en 1918 on vit apparaître des sous-marins allemands puissamment armés au large des côtes de la Nouvelle-Écosse en 1918, la Marine canadienne dut compter sur les avions et les navires de la Marine américaine.

L'entre-deux-guerres (1919-1939)

Les espoirs de doter la Marine d'une escadre au lendemain de la guerre s'effondrèrent en 1922 lorsque le gouvernement de William Lyon Mackenzie King décida de réduire les crédits de la Marine de 2,5 millions à 1,5 million de dollars.

La Marine se retrouva avec une force régulière de 400 hommes, quatre chalutiers de guerre et deux destroyers, don de la Marine royale britannique. En 1923, pour permettre une certaine expansion en cas de guerre, la Marine mit sur pied la Réserve de la Marine royale du Canada pour les marins de carrière, et la Réserve volontaire de la Marine royale du Canada, avec des divisions dans diverses régions pour les autres. En 1931, le nombre de contre-torpilleurs fut porté à quatre avec l'entrée en service du *Skeena* et du *Saguenay*, construits en Angleterre pour le compte de la Marine royale du Canada.

La Crise économique entraîna presque la disparition de la Marine. En 1933, le chef d'état-major général proposa d'absorber les coupures des dépenses militaires en supprimant la Marine; mais la situation de celle-ci allait s'améliorer. En effet, la MRC constituait l'une des priorités du programme de réarmement restreint du gouvernement King, de 1936 à 1939. Lorsque la guerre éclata en septembre 1939, elle comptait environ 1700 hommes, sa flotte d'unités modernes étant formée de six contre-torpilleurs et de quatre dragueurs de mines. Il s'agissait là du strict minimum que l'état-major de la Marine avaient jugé indispensable à la défense d'un seul littoral.

La Seconde guerre mondiale (1939-1945)

Le 16 septembre 1939, le *Saguenay* et le *Saint-Laurent* escortaient le HX-1, premier convoi à naviguer de Halifax au Royaume-Uni. Ainsi commençait la principale mission opérationnelle de la MRC au cours de la Seconde guerre mondiale. Après des débuts très modestes, ce rôle de la Marine prit une expansion telle qu'en décembre 1942, elle assurait déjà 48 p. 100 de l'escorte des convois dans l'Atlantique nord, avec les navires dont la plupart provenaient de chantiers navals canadiens. En reconnaissance d'un tel exploit, la MRC, qui, pour ces missions de protection, avait d'abord relevé de la Marine britannique puis de la Marine américaine, fut chargée, à partir du 30 avril 1943, de tout le nord-ouest de l'Atlantique. Mais le rôle de nos unités ne s'arrêtaient pas là. Non seulement devaient-elles protéger les voies de communication contre les sous-marins ennemis — ce qui était aussi difficile que vital — mais on allait en retrouver aussi sur la plupart des autres théâtres d'opérations. C'est ainsi qu'ils escortèrent des convois jusque dans le nord de la Russie, patrouillèrent la Manche ou participèrent à la défense de l'Alaska ainsi qu'aux débarquements en Méditerranée et en Normandie. *L'Uganda*, ancien croiseur de la Marine royale britannique, allait participer aux combats contre les Japonais dans le sud-ouest du Pacifique, juste avant la fin de la guerre.

De 1939 à 1945, la MRC avait recruté 99 688 hommes, la plupart venant de la Réserve volontaire de la Marine royale du Canada, et environ 6 500 femmes et mis en ligne 471 navires de guerre. Toutefois, l'expansion considérable de la minuscule marine régulière d'avant-guerre ne se fit pas sans sacrifices. Au cours des quatre premières années de la guerre, bon nombre de navires avaient pris la mer avec des équipages seulement en partie formés et sans armes ou matériel modernes. Certains convois protégés par des escorteurs canadiens subirent de très lourdes pertes.

La guerre froide (1945-1960)

Dans l'immédiat après-guerre le projet de constitution d'une flotte équilibrée s'effondra, victime des compressions budgétaires et des problèmes de recrutement.

Au 1^{er} avril 1948, la Force régulière, avec 6 860 membres n'avait en service que 10 navires de guerre, dont pourtant un porte-avions, dont les escadrilles faisaient partie de la nouvelle aéronavale créée en 1945, et alors en pleine expansion. Toutefois, la Marine allait reprendre de l'importance avec l'intensification de la guerre froide. L'adhésion du Canada à l'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord en 1949 et l'invasion de la Corée du Sud par la Corée du Nord en 1950 devait favoriser le réarmement. De 1950 à 1954, la MRC avait trois stationnaires auprès des forces des Nations unies en Corée — trois contre-torpilleurs.

Les années 60 et l'unification

Entre-temps, il fut décidé que la MRC concentrerait ses efforts sur les opérations anti-sous-marines, son domaine de spécialisation en temps de guerre, pour aider l'OTAN à garder ouvertes les voies de communications et pour collaborer avec les États-Unis à la défense de l'Amérique du Nord. En janvier 1960, grâce à l'entrée en service de bâtiments nouveaux ou modernisés, la MRC comptait 45 navires de guerre, frégates ou bâtiments plus gros, dont le porte-avions *Bonaventure* et 14 contre-torpilleurs d'escorte des classes 'Saint-Laurent' et 'Restigouche', conçus et construits au Canada. Six autres escorteurs du même type allaient entrer en service entre 1962 et 1964.

Toutefois, d'importants remaniements eurent lieu au début des années 60, alors que l'effectif de la MRC atteignait près de 21 000 hommes. Les états-majors de l'Armée, de la Marine et des Forces aériennes à Ottawa fusionnaient en 1964, avec un seul chef, dit de 'l'État-major de la Défense'. On assista alors à l'unification des trois armes et à la création, le 17 janvier 1966, du Commandement maritime dont le siège général est à Halifax, celui-ci regroupant les commandements de l'Atlantique et du Pacifique de la MRC, ainsi que le Commandement aérien maritime de l'Aviation royale du Canada. Le 1^{er} février 1968, la MRC disparaissait avec l'unification des trois armes.

Les années 70

La nouvelle organisation était à peine en place quand le gouvernement décida de revoir ses priorités en matière de défense. Le livre blanc sur la défense d'août 1971, *La défense dans les années 70*, accordait la priorité à 'la surveillance de notre territoire et de nos côtes, c'est-à-dire à la protection de notre souveraineté' plutôt qu'à l'OTAN et à la défense de l'Amérique du Nord. Cette politique supposait de nouvelles responsabilités et l'élargissement des fonctions du Commandement maritime. Toutefois, l'augmentation des coûts du matériel, des opérations et du personnel, et le plafonnement des dépenses militaires allaient entraîner, à partir du début des années 60, une réduction de nos forces maritimes. Dès mars 1966, les effectifs réguliers de la MRC étaient tombés à 18 255 membres et au 1^{er} janvier 1968, le Commandement maritime ne comptait plus que 14 390 membres. Ce chiffre tombait à 8 781 en 1981; perte compensée en partie cependant par l'augmentation du personnel civil, dont l'effectif était passé de 3 228 en 1968 à 7 542 en 1981. Le nombre de navires de guerre a également diminué au cours des deux dernières décennies. Des plans visant à remplacer les destroyers et les frégates de 1940 par huit frégates polyvalentes furent annulés en 1963, et le *Bonaventure* fut vendu à la casse en 1970, bien qu'il venait de subir sa révision de mi-vie. En 1981, la flotte de guerre était constituée de 3 navires d'appui opérationnel, de 3 sous-

marins, de 4 contre-torpilleurs porte-hélicoptères modernes de la classe 'Iroquois' (DDH-280) et de 16 contre-torpilleurs d'escorte dont les coques, déjà anciennes, de l'époque 1952-1963, sont actuellement en cours de remise en état grâce au Programme de prolongation de la vie des destroyers (DELEX). Le Commandement maritime continue d'être le rempart de la souveraineté canadienne ainsi qu'un élément essentiel de l'OTAN et de la défense de l'Amérique du Nord.

Tableau C-1

**Personnel militaire en service à plein temps
dans la Marine royale du Canada
à des dates représentatives, 1939-1966**

Année	Effectif
1939 (23 septembre)	2 673
1945 (30 avril)	94 212
1946 (juin)	11 140
1948 (31 mars)	6 860
1950 (31 mars)	9 259
1955 (31 mars)	19 207
1960 (31 mars)	20 045
1963 (31 mars)	20 863
1966 (mars)	18 255

Tableau C-2

Commandement maritime: personnel de la Force régulière civil

Année	Régulière	Civil
1968 (1 ^{er} janvier)	14 390	3 228
1973 (31 décembre) environ	14 000	5 421
1977 (31 décembre) environ	9 000	6 410
1981	8,781	7,542

Tableau C-3

**Principaux navires de guerre en service dans les Forces
navales du Canada
à des dates représentatives, 1939-1981**

(Les dragueurs de mines et les bâtiments de plus petite taille ne sont pas compris dans ces chiffres.)

Année	Nombre de navires de guerre
1939 (septembre)	6
1945 (30 avril)	211
1948	10
1951 (17 décembre)	13
1955 (7 janvier)	22
1960 (18 janvier)	45
1965 (15 janvier)	39
1967 (12 décembre)	25
1971	26
1975	26
1981	26

Tableau C-4
Avions de patrouille maritime et de la Marine du Canada 1939-1983

Avions de patrouille maritime de l'ARC à des dates représentatives, 1939-1964		Avions de la MRC à des dates représentatives, 1951-1966			
<u>Année</u>	<u>Nombre d'avions</u>	<u>Année</u>	<u>À ailes fixes Chasseurs</u>	<u>Anti-sous- marins</u>	<u>Hélicoptères Anti-sous-marins</u>
1939 (5 septembre)	14*				
1943 (1 ^{er} décembre)	240				
1950 (1 ^{er} avril)	2	1951 (10 décembre)	19	24	—
1955	48	1955 (12 avril)	12	51	2
1959 (1 ^{er} octobre)	52	1959 (21 octobre)	12	37	10
1964	53	1964 (15 août)	—	36	8
		1966 (15 septembre)	—	46	20
Avions anti-sous-marins et de patrouille maritime du Commandement maritime, 1972 et 1983					
	<u>Année</u>	<u>À ailes fixes</u>	<u>Hélicoptères Anti-sous-marins</u>		
	1972	32 <i>Argus</i> CP 107 40 <i>Tracker</i> CP 121	34 <i>Sea King</i> CH 124		
	1983	18 <i>Aurora</i> CP 140 18 <i>Tracker</i> CP 121	35 <i>Sea King</i> CH 124		

(* Ne comprend pas les avions civils employés pour la reconnaissance maritime.)

NOTA: Les chiffres sont approximatifs, la méthode de calcul variant d'une année à l'autre. Les avions de recherche et de sauvetage ne sont pas compris.

Enregistrement

TR/81-76 10 juin 1981

AUTORITÉ AUTRE QUE STATUTAIRE

Décret sur la planification d'urgence

C.P. 1981-1305 21 mai 1981

Sur avis conforme du Premier ministre, il plaît à Son Excellence le Gouverneur général en conseil

- a) en vertu de l'article 2 de la Loi sur les remaniements et transferts dans la Fonction publique, d'abroger le Décret sur la planification des mesures d'urgence civiles, C.R.C., c. 1334; et
- b) de prendre le Décret concernant la planification d'urgence, ci-après.

DÉCRET CONCERNANT LA PLANIFICATION D'URGENCE

Titre abrégé

1. Le présent décret peut être cité sous le titre: *Décret sur la planification d'urgence.*

Interprétation

2. Dans le présent décret,
 - «*planification d'urgence*» inclut l'élaboration de plans et la mise au point de mesures exceptionnelles qui seront appliqués en vue de limiter les effets néfastes d'une urgence imminente ou réelle;
 - «*urgence*» désigne une situation anormale qui exige des mesures extraordinaires et promptes afin de prévenir ou limiter les blessures aux personnes ou les dommages aux biens ou à l'environnement.

Planification générale d'urgence

3. Chaque ministre qui est nommé pour diriger un ministère ou qui est responsable de l'administration d'un organisme ou d'une société de la Couronne

- a) est responsable du répertoire de tous les types d'urgence susceptibles de survenir dans sa sphère de responsabilité ou qui la concerne directement, et de l'élaboration, de l'évalua-

tion, de la vérification et de la mise en œuvre, s'il y a lieu, des plans et mesures d'urgence appropriés;

b) doit coordonner, lorsqu'il a la première responsabilité en cas d'urgence, la planification des mesures du gouvernement fédéral dans une telle situation et être prêt à s'assurer et à contrôler, suivant les besoins, toute l'aide que lui fourniront d'autres ministres; et

c) doit être toujours prêt à puiser dans les ressources du ministère, de l'agence ou société de la Couronne dont il est responsable, l'aide dont pourrait avoir besoin tout ministre qui est responsable dans une situation d'urgence donnée.

4. Les plans et mesures d'urgence visés à l'alinéa 3a) doivent inclure des plans et des mesures destinés

a) à aider et à conseiller les gouvernements provinciaux en matière de planification de mesures d'urgence et, par l'intermédiaire de ceux-ci, à aider et à conseiller les autorités municipales de ces provinces dans ce domaine;

b) à apporter l'aide nécessaire à la mise au point, par le fédéral et les provinces, de plans et de mesures d'urgence régionale;

c) à assurer, au cours d'une urgence, la sécurité et le bien-être des employés du ministère que le Ministre dirige et ceux de l'agence ou société de la Couronne dont le Ministre est responsable;

d) à élaborer et à garder à jour des plans et mesures d'urgence qui, lorsqu'ils seraient mis en œuvre en temps de guerre,

(i) fourniraient l'aide nécessaire et appropriée à la défense du Canada,

(ii) respecteraient les obligations du Canada pour la défense collective,

(iii) fourniraient une aide appropriée et opportune aux Forces canadiennes et aux forces armées des alliés du Canada, dans la conduite des opérations militaires au Canada, en mer, et à l'extérieur du pays,

(iv) permettraient au Canada de rencontrer ses obligations militaires et civiles de temps de guerre envers ses alliés du traité de l'Atlantique Nord et autres ententes et mesures appropriées, y compris celles avec les États-Unis pour la défense commune de l'Amérique du Nord, et

(v) atténueraient les effets des attaques militaires sur les personnes se trouvant au Canada et sur les industries et services essentiels du Canada; et

e) à aider, s'il y a lieu:

(i) les ministres visés dans la colonne I d'un article de la partie I de l'annexe à planifier les mesures d'urgence que peut mettre en œuvre la Régie nationale d'urgence visée dans la colonne II de cet article,

(ii) les ministres visés dans la colonne I d'un article de la partie II de l'annexe, auxquels ont été délégués des pouvoirs, fonctions et attributions supplémentaires, énumérés dans la colonne II de cet article, et

(iii) le ministre des Pêches et Océans à prendre les dispositions nécessaires à l'exercice de ses pouvoirs, fonctions et attributions énumérés à la partie III de l'annexe.

Responsabilités d'un ministre

5. Chaque ministre visé à la colonne I d'un article de la partie I de l'annexe doit, en plus des responsabilités dont il a été question à l'article 3,

a) élaborer et garder à jour des plans de mise sur pied et d'administration de la Régie nationale d'urgence visée à la colonne II de cet article, et prendre toutes les mesures nécessaires pour

(i) mettre la régie sur pied,

(ii) faire en sorte qu'elle soit efficace partout au Canada, en temps d'urgence nationale, et

(iii) exercer les pouvoirs, fonctions et attributions de la régie visés à la colonne III de cet article; et

b) s'assurer, dans la mesure du possible et suivant les besoins, la coopération et le soutien du secteur privé et des gouvernements provinciaux et, par leur intermédiaire, la collaboration et le soutien des autorités municipales dans lesdites provinces, en vue de procéder conjointement à des études, de mettre des plans au point et d'envisager, s'il y a lieu, l'exercice des responsabilités visés à l'alinéa a).

6. Le ministre du Travail doit collaborer avec le ministre de l'Emploi et de l'Immigration, pour mettre au point et garder à jour les plans et les mesures nécessaires à l'exercice des pouvoirs, fonctions et attributions de la Régie nationale d'urgence pour la main-d'œuvre visés au poste 3 de la colonne III de l'article 3 de la partie I de l'annexe.

7. Le ministre des Approvisionnements et Services doit, dans l'exercice des pouvoirs, devoirs et fonctions que lui confère la *Loi sur la production de défense*, collaborer avec le ministre de l'Industrie et du Commerce, pour mettre au point et garder à jour les plans et les mesures nécessaires à l'exercice des pouvoirs, fonctions et attributions de la Régie nationale d'urgence pour la production industrielle, visés au poste 1 de la colonne III de l'article 7 de la partie I de l'annexe.

8. Nonobstant l'article 5 du présent décret et l'article 1 de la partie I de l'annexe, le ministre des Pêches et Océans doit mettre au point et garder à jour les plans et prendre toutes les mesures nécessaires à l'exercice des fonctions, pouvoirs et attributions visés à la partie III de l'annexe.

9. Chaque ministre visé par un article de la colonne I de la partie II de l'annexe doit, outre les responsabilités dont il est fait mention aux articles 3 et 5, planifier et prendre les mesures nécessaires à l'exercice des pouvoirs, fonctions et attributions d'urgence visés à la colonne II de cet article.

ANNEXE

PARTIE I

Mise sur pied et responsabilité des régies nationales d'urgence

Article	Colonne I Ministre	Colonne II Régie nationale d'urgence	Colonne III Pouvoirs, fonctions et attributions
11	Ministre des Transports	Régie nationale d'urgence pour le transport	<ol style="list-style-type: none"> 1. Contrôler, réglementer et diriger l'exploitation de tout mode ou réseau de transport, notamment les transports aériens, maritimes, ferroviaires et routiers, autres que les réseaux exploités par ou pour les Forces canadiennes ou pour d'autres forces armées coopérant avec celles-ci ou la Gendarmerie royale du Canada et autres que les navires, installations et services qui relèvent du ministre des Pêches et Océans. 2. Coordonner, réglementer et diriger: <ol style="list-style-type: none"> a) la répartition du matériel de transport; et b) l'utilisation des installations de transport, notamment les aéroports, les ports, les havres, les terminus et les voies d'eaux intérieures. 3. Déterminer les exigences nationales et régionales en matière de transport, en fonction des demandes soumises par les ministres, les régies nationales d'urgence et les transporteurs commerciaux, les comparer aux ressources disponibles et fixer des priorités. 4. Maintenir de bons rapports avec les régies de transport créées par les États-Unis et d'autres pays membres de l'OTAN, en vertu de ce Traité. 5. Déterminer la nature et l'étendue des dommages causés à tout réseau de transport, corridor, terminus, équipement, flotte ou ressources de transport et établir des priorités concernant leur réparation, leur remplacement, leur remise en service ou leur accroissement.

Annexe E

Liste des témoins qui ont comparu devant le sous-comité avec l'indication du numéro et de la date du fascicule où leur témoignage apparaît.

Nom	Numéro du fascicule	Date
Allan, le vice-amiral John (retraité) (Ancien vice-chef de l'état-major de la Défense)	39	3 mars 1983
Anderson, John Sous-ministre adjoint (Politique) Ministère de la Défense nationale	22	2 mars 1982
Anderson, John M. Directeur Révision des opérations et plans d'urgence Administration canadienne du transport mari- time Transports Canada	27	4 mai 1982
Applebaum, B. Directeur Direction des relations halieutiques internationa- les Ministère des Pêches et des Océans	21	23 février 1982
Beckett, Christopher J. Chef Planification d'urgence Transports Canada	24 <i>à huis clos</i>	16 mars 1982 23 mars 1982
Ball, le commodore E.C. Directeur général Génie maritime et maintenance	<i>à huis clos</i> 42 <i>à huis clos</i>	17 février 1983 15 mars 1983 5 mai 1983
Bartlett, Sam Agent principal Application des règlements Ministère des Pêches et des Océans	21	23 février 1982
Bell, le brigadier-général George G. (retraité) Président Institut canadien des études stratégiques Toronto	25	23 mars 1982

Nom	Numéro du fascicule	Date
Bobyn, Edward J. Chef Division de la recherche et du développement Ministère de la Défense nationale	36 37	27 janvier 1983 1 ^{er} février 1983
Boyle, le capitaine D. Chef du personnel Personnel et formation COMAR Halifax	à huis clos	26 avril 1982
Braconnier, le commandant (R) Joseph HMCS <i>Discovery</i> Vancouver	à huis clos	24 février 1983
Brodeur, le contre-amiral N.D. Sous-chef de l'état major de la Défense Ministère de la Défense nationale	23	9 mars 1982
Brygadyr, le lieutenant-colonel Stan Commandant de l'escadron 407 BFC Comox	à huis clos	24 février 1983
Buchanan, Herbert Directeur général régional Centre de recherche et de sauvetage Kitsilano Vancouver	à huis clos	24 février 1983
Byers, R.B. Directeur Programme de recherche en études stratégiques Université York Toronto	34	21 juin 1982
Caldwell, le capitaine de groupe D.E. Conseiller de l'air Haut-commissariat de la Grande-Bretagne	à huis clos	28 juin 1982
Cameron, R.P. Sous-secrétaire d'État adjoint Bureau de la politique, de la sécurité internationale et du contrôle des armements Ministère des Affaires extérieures	à huis clos	16 décembre 1982
Carswell, le lieutenant-général, H.A. Sous-ministre adjoint (Personnel) Ministère de la Défense nationale	à huis clos	1 ^{er} mars 1983
Charbonneau, Bernard Sous-ministre adjoint Secteur de la gestion des approvisionnements Ministère des Approvisionnements et Services	42	15 mars 1983
Cogdon, le commodore D. Directeur Adaptation de la Force maritime Ministère de la Défense nationale	à huis clos à huis clos	18 novembre 1982 25 novembre 1982

Nom	Numéro du fascicule	Date
Collier, le vice-amiral A.L. Commissaire de la Garde côtière canadienne Transports Canada	35 41 <i>à huis clos</i>	23 novembre 1982 9 mars 1983 5 mai 1983
Critchley, Harriet Directrice des programmes Programmes d'études stratégiques et d'études politiques du Nord Professeur adjoint de sciences politiques Université de Calgary Calgary	32	8 juin 1982
Cumming, le commodore J.M. Chef Personnel Plans et opérations COMAR, Halifax	<i>à huis clos</i>	26 avril 1982
Cutts, J. M. Directeur Direction des navires Ministère des Pêches et des Océans	24	16 mars 1982
Darlington, le capitaine (m) R. Chef intérimaire Matériel d'état-major COMAR, Halifax	<i>à huis clos</i>	27 avril 1982
Dewar, D.B. Sous-ministre Ministère de la Défense nationale	44	19 avril 1983
Dextraze, le général Jacques (retraité) (Ancien chef de l'état-major de la Défense)	39	3 mars 1983
Dillon, le capitaine John Officier de Planification (SPLANSO) BFC Comox	<i>à huis clos</i>	24 février 1983
Dobson, le colonel R.W. Commandant de la base Groupe aérien des F Mar (P) BFC Comox	<i>à huis clos</i>	24 février 1983
Draper, le capitaine (m) W. COMAR Esquimalt	<i>à huis clos</i>	23 février 1983
Edwards, le contre-amiral G. Commandant F Mar (P), Esquimalt	<i>à huis clos</i>	22 février 1983

Nom	Numéro du fascicule	Date
Essery, le lieutenant-commandant T.A. Personnel de soutien de la Force régulière du Centre d'entraînement de la Réserve navale BFC Esquimalt	à huis clos	23 février 1983
Ewing, G.N. Sous-ministre adjoint Ministre des Pêches et des Océans	24	16 mars 1982
Fox-Decent, le capitaine (m) W. Officier supérieur d'état-major auprès du chef de la Réserve	29	18 mai 1982
Francino, Michael E. Directeur Affaires extérieures, défense, sciences et environnement Direction des programmes Conseil du Trésor	42	15 mars 1983
Fulton, le vice-amiral J.A. Commandant Commandement maritime COMAR, Halifax	à huis clos	26 avril 1982
Godin, J.P. Directeur régional (Région des Laurentides) Garde côtière canadienne Transports Canada	26	30 mars 1982
Golden, le capitaine Peter Garde côtière canadienne Centre de recherche et de sauvetage Kitsilano Vancouver	à huis clos	24 février 1983
Hadley, le capitaine (m) M.L. Président Association de défense maritime du Canada	31	1 ^{er} juin 1982
Hasek, le major John (retraité)	34	21 juin 1982
Hendel, le commandant H.W. Directeur Besoins en ressources maritimes (mer) Ministère de la Défense nationale	à huis clos à huis clos	18 novembre 1982 25 novembre 1982
Hendy, le commodore Robert I. (retraité)	43	22 mars 1983
Herman, Brian Chef Section de l'OTAN Division des relations de défense Ministère de la Défense nationale	à huis clos	16 décembre 1982

Nom	Numéro du fascicule	Date
Hughes, le contre-amiral William (retraité) (Ancien commandant des F Mar(P))	43	22 mars 1983
Hunt, Barry Professeur au Département d'histoire Collège militaire royal Kingston	21	21 février 1982
Kennedy, le capitaine Trevor Adjoint exécutif du Commandant du la BFC Comox	à huis clos	24 février 1983
Kerrigan, le lieutenant commandant S. Officier supérieur d'état-major Plans, F Mar (P) Victoria	à huis clos	22 février 1983
Killick, John Sous-ministre adjoint (matériel) Ministère de la Défense nationale	42	15 mars 1983
Kinley, J.J. Président national sortant Ligue navale du Canada	30	25 mai 1982
Lamontagne, l'honorable J. Gilles, c.p., député Ministre de la Défense nationale	44	19 avril 1983
Lane, le lieutenant-général R.J. (retraité) Président national Fédération des instituts de services militaires unifiés du Canada Ancien commandant-adjoint du NORAD	30	25 mai 1982
Lewis, le lieutenant-général K.E. Commandant QG Commandement aérien Winnipeg	à huis clos	21 février 1983
Lindsey, G.R. Chef Centre d'analyse et de recherche opérationnelle Ministère de la Défense nationale	22	2 mars 1982
Little, James H. Président national Associations des officiers de marine du Canada	33	15 juin 1982
Logan, le colonel G.L. Commandant Collège militaire de Royal Roads Victoria	à huis clos	23 février 1983

Name	Numéro du fascicule	Date
Mainguy, le vice-amiral Daniel N. Sous-chef de l'état-major de la défense Ministère de la Défense nationale	à huis clos à huis clos 44	2 novembre 1982 17 février 1983 19 février 1983
Manson, le major-général Paul D. Président Comité interministériel sur la recherche et le sauvetage au Canada (aussi chef, doctrines et opérations aériennes, QGDN)	41	9 mars 1983
Martin, le contre-amiral Michael A. (retraité) (Ancien commandant des F Mar (P))	38	8 février 1983
Mason, le commodore L. Commander HMCS <i>Iroquois</i>	à huis clos	27 avril 1982
McCWire, Michael The Brookings Institution Washington	25	23 mars 1982
McKee, F.M. (à titre de) Premier vice-président national et président Comité national sur les affaires maritimes Ligue navale du Canada	30	25 mai 1982
(à titre de) Directeur de l'information Association des officiers de marine du Canada	33	15 juin 1982
Michaud, le capitaine Claude Capitaine de port Port de Québec Transports Canada	à huis clos	23 mars 1982
Middlemiss, D. Professeur adjoint de sciences politiques Université Dalhousie, Halifax	31	1 ^{er} juin 1982
Millar, le brigadier-général S.A. Directeur général Organisation et main-d'oeuvre Ministère de la Défense nationale	à huis clos	1 ^{er} mars 1983
Neadow, le lieutenant-colonel A.J.R.H. Directeur Réserve, QG Ministère de la Défense nationale	28	11 mai 1982
Nethercott, le commodore J. Commandant HMCS <i>Annapolis</i> COMAR, Halifax	à huis clos	28 avril 1982

Nom	Numéro du fascicule	Date
Newbury, le capitaine (m) John E. Commandant HMCS <i>Discovery</i> Vancouver	à huis clos	24 février 1983
O'Reilly, le capitaine J.B. Directeur Opérations, plans et réserve maritimes Transports Canada	à huis clos	23 mars 1982
Oliver, M. Craig Sous-ministre adjoint Biens d'équipement et industriels Ministère de l'Industrie et du Commerce et de l'Expansion économique régionale	42	15 mars 1983
Paquette, N. Aides et voies navigables Garde côtière canadienne (Région des Laurentides) Transports Canada	26	30 mars 1982
Patrick, le colonel E.I. Services canadiens Commandant École de guerre navale des FC COMAR, Halifax	à huis clos	27 avril 1982
Pelletier, le capitaine E. Systèmes de la flotte (Région des Laurentides) Garde côtière canadienne Transports Canada	26	30 mars 1982
Perks, le commodore R. Commandant Premier escadron sous-marin canadien COMAR, Halifax	à huis clos	27 avril 1982
Pettman, le capitaine K.T. F Mar (P), Esquimalt	à huis clos	22 février 1983
Pickering, le brigadier-général A. Commandant Groupe aéronaval COMAR, Greenwood	à huis clos	29 avril 1982
Porter, le vice-amiral H.A. (retraité) (Ancien Commandant de COMAR)	43	22 mars 1983
Pullen, le capitaine (m) T.C. (retraité) Expert-conseil en matière de navigation dans l'Arctique	32	8 juin 1982

Nom	Numéro du fascicule	Date
Quail, R.A. Commissaire adjoint Garde côtière canadienne Transports Canada	24	16 mars 1982
Read, le colonel W. Sous-chef d'état-major Opérations COMAR, Halifax	à huis clos	27 avril 1982
Ringma, le major-général R. Chef Services financiers Ministère de la Défense nationale	à huis clos	1 ^{er} mars 1983
Rose, Clifford A. Directeur Relations internationales Division de la coordination des transports Transports Canada	27	4 mai 1982
Ryan, D.P. Président national Ligue navale du Canada (Ancien commandant du premier escadron destroyer canadien)	30	25 mai 1982
Scherber, le commandant F. Directeur Besoins en ressources maritimes (m) Ministère de la Défense nationale	à huis clos à huis clos	18 novembre 1982 25 novembre 1982
Schoefield, D. Chef adjoint Division de la recherche Ministère de la Défense nationale	36 37	27 janvier 1983 1 ^{er} février 1983
Schramm, R.R. Commissaire adjoint Directeur des enquêtes criminelles Gendarmerie royale du Canada	24	16 mars 1982
Schurman, Donald M. Chef du Département d'histoire Collège militaire royal, Kingston	21	23 février 1982
Smith, le commodore T. Conseiller supérieur Réserve navale	29	18 mai 1982
Snarr, W.B. Secrétaire adjoint du Cabinet (Planification d'urgence) Bureau du Conseil privé	27	4 mai 1982

Nom	Numéro du fascicule	Date
Stevenson, le lieutenant colonel G.F. Directeur Aviation de la Défense Ministère de la Défense nationale	à huis clos	18 novembre 1982
Taggart, le colonel P.J. Sous-chef de l'état-major de la Défense Renseignements, plans et besoins QG du Commandement aérien Winnipeg	à huis clos	21 février 1983
Thomas, le commodore C.M. Directeur général Doctrines et opérations maritimes Ministère de la Défense nationale	à huis clos à huis clos à huis clos	2 novembre 1982 18 novembre 1982 25 novembre 1982
Timbrell, le vice-amiral R.W. (retraité) (Ancien chef du Commandement maritime)	38	8 février 1983
Traves, le capitaine (m) P.J. Directeur Réserve navale Commandement maritime Ministère de la Défense nationale COMAR, Halifax	28	11 mai 1982
Walsh, Henry Président et administrateur en chef Association des chantiers maritimes canadiens	40	8 mars 1983
Watts, R.N. le capitaine D.F. Conseiller naval Haut-commissariat de la Grande-Bretagne	à huis clos	28 juin 1982
Westropp, le capitaine (mer) Services canadiens Commandant École de la flotte des FC COMAR, Halifax	à huis clos	27 avril 1982
White, le lieutenant-colonel L.R. Directeur Aviation maritime Ministère de la Défense nationale	à huis clos à huis clos	18 novembre 1982 25 novembre 1982
Williams, le brigadier-général F.A. Directeur général Utilisation des effectifs Ministère de la Défense nationale	à huis clos	1 ^{er} mars 1983
Willis, L.A. Droit constitutionnel et international Ministère de la Justice	21	23 février 1982

Nom	Numéro du fascicule	Date
Withers, le général R.M. Chef de l'état-major de la Défense Ministère de la Défense nationale	44	19 avril 1983
Wood, le contre-amiral J.C.	23	9 mars 1982
Chef	28	11 mai 1982
Doctrines et opérations maritimes	à huis clos	17 février 1983
Ministère de la Défense nationale	44	19 avril 1983

Dans le cadre de sa visite des installations du COMAR sur la côte est, le sous-comité a visité le QG du SACLANT, à Norfolk (Virginie), aux États-Unis, le 30 avril 1982. L'amiral Harry D. Train II, USN Commandant suprême allié dans l'Atlantique, et les membres de son état-major ont renseigné les membres du sous-comité sur tous les aspects des opérations du Commandement. Celui-ci a tenu une autre réunion avec son personnel de la USN en temps que CINCLANT.

De même, lorsque le sous-comité a visité les installations du COMAR sur la côte ouest, le commodore T.E. Lewin de la Marine des États-Unis, commandant de la Base navale de Seattle (Washington), a aussi renseigné les membres du sous-comité sur la situation globale dans le Pacifique.

