



Chambre des communes
CANADA

Comité permanent de la défense nationale

NDDN • NUMÉRO 024 • 3^e SESSION • 40^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mercredi 15 septembre 2010

Président

L'honorable Maxime Bernier

Comité permanent de la défense nationale

Le mercredi 15 septembre 2010

• (0900)

[Traduction]

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert (Richmond Hill, Lib.)): Bonjour, mesdames et messieurs. Soyez les bienvenus à cette 24^e réunion du Comité permanent de la défense nationale.

Il nous manque un ministre, le ministre de la Défense nationale, l'honorable Peter MacKay. Je crois qu'il devait comparaître le premier, mais nous avons deux autres ministres ici qui sont, j'en suis certain, tout à fait disposés à présenter leur exposé.

Je vais faire en sorte que les règles de base soient claires afin que tout le monde comprenne ce à quoi je m'attends aujourd'hui. Conformément au paragraphe 108(2) du Règlement, nous entamons l'étude sur la nouvelle génération d'avions de chasse. C'est la question dont nous allons discuter. Si vous vous éloignez du sujet, je vous le mentionnerai.

Les ministres disposeront de sept minutes. Je les avertirai après six minutes pour qu'ils puissent résumer. J'aimerais que nous ayons le temps de faire trois séries de questions aujourd'hui. Nous entendrons le premier groupe de témoins de 9 heures à 11 heures, le deuxième, de 11 heures à 13 heures, et le dernier, de 14 heures à 16 heures.

J'accorderai dix minutes aux intervenants au premier tour et cinq minutes aux deuxième et troisième tours. Je m'attends à ce que nous ayons beaucoup de questions.

Ce comité a pour but de permettre aux députés de poser leurs questions; j'aimerais donc que nous en posions le plus possible. En l'absence de notre président, l'honorable Maxime Bernier, je présiderai la séance d'aujourd'hui à titre de vice-président.

Soyez le bienvenu, monsieur le ministre. Nous n'avons pas pris les présences, mais nous avons noté les absences — mais je suis content de vous voir ici.

Monsieur le ministre, vous disposez de sept minutes. Après six minutes, j'interviendrai pour vous indiquer qu'il reste une minute. Nous entamerons ensuite le premier tour de dix minutes.

Y a-t-il des questions?

Dans ce cas, vous avez la parole, monsieur le ministre.

• (0905)

L'hon. Peter MacKay (ministre de la Défense nationale): Merci, monsieur le président et chers collègues. Je suis heureux d'avoir l'occasion d'entretenir ce comité de l'intention du gouvernement de faire l'acquisition de 65 avions de chasse F-35 Lightning II pour remplacer nos CF-18. Cela se fera d'ici 2016, année où nous commencerons à recevoir les appareils.

Il y a deux ans et demi, le gouvernement du Canada a publié la stratégie de défense Le Canada d'abord, à Halifax, en Nouvelle-Écosse. Dans la stratégie, nous nous sommes engagés à rebâtir les Forces canadiennes pour en faire une force armée moderne de premier ordre, entièrement intégrée, souple, polyvalente et apte au

combat, une force armée capable de faire face aux menaces d'aujourd'hui et de demain.

Nous avons recensé les six missions principales de nos forces armées modernisées: mener des opérations quotidiennes nationales et continentales, offrir leur soutien dans le cadre d'un événement international important au Canada, répondre à une attaque terroriste importante, appuyer les autorités civiles en cas de crise au Canada, diriger ou mener une opération internationale importante durant une période prolongée, et déployer des forces en cas de crise à l'étranger pour de courtes périodes.

Notre engagement, chers collègues, à acquérir le F-35 s'inscrit dans cette stratégie globale visant à doter les Forces canadiennes des outils dont elles ont besoin pour assurer la sécurité des Canadiens.

[Français]

Notre gouvernement a déjà enregistré des progrès importants au chapitre de l'acquisition de matériel. Nous avons fait l'acquisition de l'avion de transport stratégique C-17, qui a permis de transporter de manière fiable de l'aide et de l'approvisionnement d'une partie du monde à une autre, que ce soit à Alert, en Haïti ou en Afghanistan. Nous avons reçu notre premier avion de transport tactique C-130J. Ces avions feront leurs débuts opérationnels en Afghanistan cet hiver. Nous avons entamé le remplacement de notre parc de véhicules de combat terrestre et l'annonce récente de la Stratégie nationale d'approvisionnement en matière de construction navale a ouvert la voie au renouvellement de la flotte.

Maintenant, nous répondons au besoin d'obtenir un nouvel avion de chasse.

[Traduction]

Monsieur le président, je me réjouis des échanges d'aujourd'hui concernant le chasseur de la prochaine génération. En fait, ces échanges sont semblables à ceux qui ont eu lieu à l'annonce de l'acquisition du CF-18 dans les années 1980. Les gens disaient qu'il n'était pas nécessaire d'acquérir des chasseurs, mais voyez à quel point ils nous ont rendu service au cours des trois dernières générations. Nous les avons achetés pour faire face aux défis que posait la guerre froide, mais ils ont servi admirablement non seulement en Europe de l'Ouest, mais aussi durant la première guerre du Golfe, en 1991, ainsi qu'au Kosovo en 1999, et ils nous servent encore aujourd'hui dans l'espace aérien canadien.

Nous avons compris l'importance non seulement d'avoir un avion de chasse dans notre inventaire, mais également d'avoir un chasseur suffisamment polyvalent pour répondre aux menaces et mener des missions non prévues au moment de son acquisition. Nous savons que certaines des menaces auxquelles le Hornet a dû faire face durant les années 1980 et 1990 ont disparu. Or, d'autres menaces persistent, comme la mise à l'épreuve occasionnelle de notre zone d'identification aérienne par des aéronefs dotés de capacités stratégiques. De nouvelles menaces ont fait surface.

Pendant ce temps, nous savons que nos forces doivent être prêtes à réagir. Elles doivent faire preuve de vigilance. Bien que nous ayons fait des investissements réfléchis pour maintenir l'efficacité de nos CF-18 dans un environnement difficile et en constante évolution, nous ne pourrions pas les exploiter indéfiniment. Nous savons que l'achat de nouveaux avions de chasse exige un investissement considérable, mais que cet investissement se traduira par des avantages majeurs pour le Canada. Nous le savions lorsque nous avons présenté la stratégie de défense Le Canada d'abord, mais nous avons jugé que nonobstant l'évolution du contexte de la sécurité, il ne s'agissait pas d'une capacité dont le Canada pouvait ou devait se passer.

Je tiens à souligner qu'une interruption du service opérationnel n'est pas une option, car nous avons toujours besoin de nos chasseurs. Nous nous en servons toujours de façon quotidienne. Ils nous permettent de protéger notre territoire national et notre espace aérien. Ils nous permettent d'apporter notre contribution, avec nos alliés américains, lorsque nous patrouillons le ciel à leurs côtés dans le cadre du NORAD. Ils nous permettent aussi de faire preuve de leadership rapidement et efficacement à l'étranger lorsqu'on fait appel à nos services.

Entre 2017 et 2020, lorsque nous retirerons nos CF-18 du service, comme nous devons obligatoirement le faire, il nous faudra un chasseur de remplacement qui sera à la hauteur. Les avions d'attaque interarmées Lightning II hériteront de ces importantes responsabilités et constituent l'avion idéal, à mon avis, pour permettre à nos hommes et à nos femmes en uniforme d'accomplir leur travail.

Cet appareil est le bon choix. C'est la quantité qui convient. C'est le bon avion pour nos Forces canadiennes et pour le Canada. En fait, c'est le meilleur avion pour la meilleure force aérienne. Nous croyons qu'elle mérite d'obtenir cet équipement.

Si nous ne faisons pas cette acquisition, nous risquons fortement d'être incapables de défendre notre propre espace aérien, d'affirmer notre souveraineté et d'assumer nos responsabilités au sein du NORAD et de l'OTAN. Je crois que nous conviendrions tous qu'une telle situation serait inacceptable pour le Canada, un pays chevauchant six fuseaux horaires, un pays dont la superficie totale atteint presque 10 millions de kilomètres carrés, un pays ayant un littoral de plus de 243 000 kilomètres, soit le plus long au monde, et un pays ayant de nombreuses obligations internationales ainsi que des systèmes météorologiques variés et rigoureux. Le gouvernement a donc annoncé son intention de faire l'acquisition du F-35.

● (0910)

[Français]

En tant que chasseur de cinquième génération, il s'agit du seul aéronef répondant aux exigences énoncées dans la Stratégie de défense *Le Canada d'abord*. Quant aux caractéristiques des avions de chasse de la prochaine génération, le F-35 représente un bond technologique. Il est doté de certaines caractéristiques, notamment sa furtivité et ses détecteurs perfectionnés, qui en feront un chasseur d'avant-garde. La fiabilité, la pérennité et l'efficacité de ce chasseur

seront donc supérieures à celles de tous les autres aéronefs sur le marché. Il s'agit de l'unique chasseur pouvant répondre à l'ensemble des exigences opérationnelles des Forces canadiennes.

Mais ce n'est pas tout. Il s'agit également de l'avion de chasse le plus économique sur le marché. Plus que toutes les autres chaînes de production, celle du F-35 demeurera active le plus longtemps, ce qui assurera d'excellents services jusqu'au milieu du siècle, et cet aéronef nous assurera une parfaite interopérabilité avec nos alliés américains et otaniens pendant de nombreuses années.

L'acquisition de F-35 a déjà généré et continuera de générer des retombées économiques et industrielles pour le Canada dans le cadre de la chaîne d'approvisionnement mondiale dont vous entretiendront plus tard les ministres Ambrose et Clement.

[Traduction]

Monsieur le président, permettez-moi de conclure en réitérant que le Canada a besoin de ce chasseur, qui permettra aux Forces canadiennes de répondre aux exigences de plus en plus complexes des missions que nous demandons à nos pilotes de remplir. Il s'agit d'une capacité dont nous ne pouvons nous passer pour affirmer notre souveraineté, pour patrouiller dans notre espace aérien et pour faire en sorte d'assumer notre part du fardeau de l'OTAN et de la communauté internationale, tout en prêchant par l'exemple.

Monsieur le président, chers collègues, nous avons les meilleurs marins, soldats et aviateurs sur le terrain. Ils méritent d'avoir accès au meilleur équipement afin de réussir leurs missions et, bien entendu, afin de revenir chez eux sains et saufs une fois ces missions accomplies.

Je me ferai un plaisir de répondre à vos questions.

Merci beaucoup.

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Merci beaucoup, monsieur le ministre.

Nous allons maintenant entendre l'honorable Tony Clement, ministre de l'Industrie.

Monsieur le ministre, vous disposez de sept minutes.

L'hon. Tony Clement (ministre de l'Industrie): Merci, monsieur le président.

Je vous remercie de me donner l'occasion de vous parler aujourd'hui des possibilités qui sont offertes aux entreprises canadiennes.

Le Programme d'avions d'attaque interarmées est le plus important du genre de l'histoire. Il s'agit d'un effort multinational pour construire un chasseur furtif, abordable et polyvalent. Il est prévu que la valeur totale du programme dépassera les 383 milliards de dollars américains. La production doit atteindre 5 000 avions. Les pays qui participent au Programme d'avions d'attaque interarmées devraient s'en procurer plus de 3 000, et on estime que les ventes à l'exportation pourraient dépasser 2 000 avions additionnels.

Le Canada participe au Programme d'avions d'attaque interarmées depuis 1997. Nous avons pris part au processus concurrentiel rigoureux visant à déterminer qui fabriquerait ce chasseur de nouvelle génération, et le processus s'est conclu en 2001 par la sélection de Lockheed Martin comme fabricant de l'appareil.

Le 16 juillet dernier, notre gouvernement a annoncé son intention d'acquérir 65 avions de combat interarmées F-35 Lightning II en vue de remplacer notre flotte actuelle de chasseurs CF-18. Non seulement il s'agit de l'appareil qui répond aux exigences opérationnelles, mais c'est aussi le programme qui convient pour maintenir le Canada à l'avant-plan de l'industrie de l'aérospatiale et de la défense.

[Français]

Par le truchement de son investissement dans le Programme d'avions de combat interarmées, le gouvernement fait plus que doter les Forces canadiennes d'avions ultramodernes. Il fournit également à l'industrie canadienne de l'aérospatiale des occasions sans précédent et crée des emplois bien rémunérés, faisant appel à notre main-d'oeuvre canadienne hautement qualifiée.

[Traduction]

Notre participation à ce programme se traduit par un engagement de notre industrie aérospatiale canadienne. Ce programme permet d'offrir des emplois de haute technologie et des retombées économiques à long terme aux entreprises canadiennes du domaine de l'aérospatiale et de la défense dans l'ensemble du pays. Le programme offre une occasion unique à l'industrie canadienne de participer à la production et à l'entretien de cette série d'appareils. L'initiative est d'une grande envergure. Les entreprises canadiennes auront la possibilité de fournir des produits et des services non seulement à la flotte de 65 chasseurs du Canada, mais également à toute la chaîne d'approvisionnement mondiale de l'avion d'attaque interarmées. Comme cela représente jusqu'à 5 000 appareils, cela permettra de créer et de maintenir des emplois partout au Canada durant les 40 ans de la durée de vie prévue de l'appareil F-35.

En 2006, les neuf pays partenaires du Programme d'avions d'attaque interarmées ont convenu que le meilleur rapport qualité-prix serait un élément clé du succès de ce programme. Cette course à la concurrence, ainsi que l'importance et le caractère international du programme, ont mené à une approche industrielle participative unique. L'engagement du Canada à l'égard de ce programme donne un accès privilégié aux entreprises canadiennes pour travailler à ce projet avec les autres partenaires du programme. Cela signifie qu'à mesure que l'avion d'attaque interarmées cheminera vers sa production maximale, les entreprises canadiennes seront de mieux en mieux positionnées pour fournir des composants destinés à l'ensemble des partenaires du programme. C'est grâce à l'engagement du Canada dès le début du programme et à sa participation continue que cette occasion leur est offerte.

● (0915)

[Français]

Le Programme d'avions de combat interarmées offre des débouchés sans précédent aux entreprises canadiennes qui peuvent désormais se tailler une place sur les chaînes d'approvisionnement mondiales qui moduleront les secteurs de l'aérospatiale et de la défense au cours des 40 prochaines années.

Grâce à l'établissement d'ententes industrielles avec Lockheed Martin, Pratt & Whitney Canada et General Electric/Rolls-Royce, des pièces de fournisseurs canadiens feront partie des appareils F-35. Ces fournisseurs seront aussi mis à contribution pour assurer l'entretien des appareils durant leur durée de vie utile.

Des entreprises canadiennes pourront soumissionner pour l'obtention de contrats d'entretien des F-35, tant pour les appareils du parc canadien que pour les parcs des partenaires. Cela se traduira par

des investissements directs dans l'économie canadienne et par la création d'emplois.

Il était crucial de prendre cet engagement dès maintenant, pour faire en sorte que les entreprises canadiennes en aérospatiale aient accès aux immenses possibilités offertes par ce programme. Les fournisseurs nationaux auront ainsi suffisamment de temps pour se préparer en vue des phases de production, de soutien et de développement subséquentes.

[Traduction]

Afin de faciliter l'approche participative industrielle du Programme d'avions d'attaque interarmées, le gouvernement fédéral a déjà signé des plans de participation industrielle avec chacun des principaux entrepreneurs retenus dans le cadre du programme: Lockheed Martin, Pratt & Whitney et GE Rolls-Royce Fighter Engine Team. Ces ententes nous permettent de déterminer les possibilités pour les entreprises canadiennes de mettre au point des technologies pour le programme.

Je vais vous donner un exemple. Honeywell, situé à Mississauga, a conçu le système de gestion thermique de l'avion d'attaque interarmées, et NGRAIN, à Vancouver, en Colombie-Britannique, a mis au point les outils de visualisation tridimensionnelle pour l'appareil. Les plans de participation industrielle comprennent un accès garanti au processus concurrentiel des pays partenaires du programme. Nos entreprises très qualifiées se livreront concurrence dans des domaines comme l'usinage à grande vitesse de pièces complexes en titane. En fait, Héroux-Devtek, une compagnie que la ministre Ambrose a visitée hier à Dorval, au Québec, a obtenu des contrats pour effectuer l'usinage de diverses pièces de l'appareil.

Le plan comprend également des occasions stratégiques pour les entreprises canadiennes déterminées à offrir le meilleur rapport qualité-prix. Nous voyons ces occasions stratégiques se transformer en contrats pour des compagnies canadiennes comme Avcorp, qui fabrique des structures d'extrémité d'ailerons à Delta, en Colombie-Britannique; Bristol Aerospace, qui construit des structures d'empannage horizontal à Winnipeg; Goodrich, qui fera l'entretien des trains d'atterrissage à Burlington, en Ontario; et Composites Atlantic, qui fabriquera des pièces de fuselage en matériaux composites à Lunenburg, en Nouvelle-Écosse.

Dans l'avenir, le gouvernement du Canada travaillera en étroite collaboration avec Lockheed Martin et les autres principaux entrepreneurs du programme afin de trouver d'autres débouchés pour les fournisseurs canadiens potentiels et d'être au fait de tous les avantages que retire le Canada de sa participation au Programme d'avions d'attaque interarmées.

● (0920)

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Il vous reste une minute.

L'hon. Tony Clement: Merci.

En conclusion, monsieur le président, je dirai simplement que les experts estiment que les entreprises canadiennes pourraient bénéficier de retombées industrielles potentielles de plus de 12 milliards de dollars grâce à la flotte d'appareils du programme. Les acquisitions faites par les pays non-partenaires, comme Israël, se traduiront par des avantages supplémentaires pour nos entreprises. L'impact économique de ce programme se fera sentir dans chaque région du Canada.

Monsieur le président, en termes simples, le Canada et sa population retirent de nombreux avantages du programme d'avions d'attaque interarmées. Il donne aux Canadiens une rare occasion de prendre part à une véritable chaîne d'approvisionnement mondiale qui définira les relations d'affaires dans les secteurs de l'aérospatiale et de la défense pour les 40 prochaines années. Il va sans dire que c'est très important pour l'industrie canadienne et l'ensemble du pays, qui pourront bénéficier d'importants débouchés industriels et économiques dans les prochaines années.

Merci.

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Merci beaucoup, monsieur le ministre.

Nous allons maintenant entendre l'honorable Rona Ambrose, ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux et ministre de la Condition féminine.

Madame la ministre, soyez la bienvenue. Vous disposez de sept minutes.

L'hon. Rona Ambrose (ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux et ministre de la Condition féminine): Merci, monsieur le président.

C'est un plaisir pour moi d'être ici, et je tiens à souligner que je suis accompagnée de mon SMA des approvisionnements, Tom Ring. Je vous remercie de cette occasion que vous m'offrez de m'adresser à ce comité au sujet du remplacement en 2016-2017 des avions de chasse CF-18 du Canada.

Comme l'a mentionné le ministre MacKay, en 1997, notre pays devenait partenaire du programme d'avions d'attaque interarmées. Dans le cadre de ce programme, le Canada a pris part à un long processus concurrentiel, sous l'égide des États-Unis, comprenant une phase de démonstration du concept qui a donné lieu, en 2001, à la sélection de Lockheed Martin en tant que fournisseur de l'avion d'attaque interarmées. Depuis qu'il participe au programme, le gouvernement du Canada a contribué à la conception, au développement et à la démonstration de cet appareil.

Il y a deux ans, notre gouvernement s'engageait, dans le cadre de la stratégie de défense Le Canada d'abord, à faire l'acquisition d'un avion de chasse de nouvelle génération afin de remplacer le CF-18. Pour faire suite à sa participation au programme d'avions d'attaque interarmées et à ses engagements en vertu de la stratégie de défense Le Canada d'abord, le gouvernement du Canada annonçait, le 16 juillet 2010, son intention de faire l'acquisition de 65 avions F-35 Lightning II, dont la livraison devrait débuter en 2016. L'achat par notre pays du F-35, qui constitue l'unique avion de chasse de nouvelle génération disponible au Canada, assurera l'interopérabilité avec nos principaux alliés au moins jusqu'au milieu du siècle. En fait, presque tous nos principaux alliés sont des partenaires du programme d'avions d'attaque interarmées et plusieurs se sont engagés à faire l'acquisition du F-35.

En prenant maintenant une telle décision, le ministère de la Défense nationale peut commencer à planifier l'arrivée et l'utilisation de cet avion au Canada. Mais il est encore plus important de souligner que l'acquisition du F-35 par le Canada représente aussi une bonne nouvelle pour l'industrie canadienne de la défense. En raison de notre engagement à acquérir cet aéronef, les secteurs canadiens de l'aérospatiale et de la défense obtiennent un accès prioritaire aux processus concurrentiels pour l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement mondiale du F-35, qui pourrait atteindre une production de 5 000 avions.

Cela engendrera la création d'emplois bien rémunérés dans le domaine des hautes technologies sur une longue période, partout au pays. En fait, au sein de cette chaîne d'approvisionnement mondiale, l'industrie canadienne est en très bonne position pour bénéficier de débouchés d'environ 12 milliards de dollars et représentant plus de 65 000 heures-personnes de travail.

La participation du Canada au programme porte déjà ses fruits. Les sociétés canadiennes se sont disputé les contrats dans le cadre du programme et ont obtenu beaucoup de succès. Le 21 juillet, soit une semaine après notre annonce, Avcorp annonçait la signature d'une entente avec BAE Systems Operations Limited pour la production de l'aile extérieure de la variante pour porte-avions du F-35 utilisé par la U.S. Navy. Cette entente pourrait représenter plus de 500 millions de dollars américains en recettes au cours des 10 à 15 années de production, ainsi que la création d'environ 75 emplois directs et indirects.

La société Avcorp Industries, située à Delta, en Colombie-Britannique, n'est qu'un exemple qui démontre clairement que le programme d'avions d'attaque interarmées se traduit par des avantages considérables pour le Canada et son industrie. En tout, 85 entreprises ont obtenu jusqu'ici des contrats d'une valeur approximative de 850 millions de dollars grâce à notre engagement dans le programme, et il ne s'agit que de la pointe de l'iceberg. Notre décision d'acquérir ces avions ouvre la porte à des débouchés considérables pour les entreprises canadiennes. Une grande porte qui serait complètement fermée aux entreprises canadiennes advenant la révocation de notre engagement.

Le programme d'avions d'attaque interarmées fera en sorte que le secteur aérospatial canadien demeure concurrentiel encore longtemps au XXI^e siècle.

[Français]

La participation du Canada au Programme d'avions de combat interarmées offre à l'industrie canadienne, et particulièrement à celle du Québec, des possibilités importantes. L'industrie canadienne pourra participer pleinement au programme, ce qui contribuera à façonner des relations d'affaires à long terme dans les secteurs de l'aérospatiale et de la défense. Par exemple, le directeur d'Héroux-Devtek, une compagnie aérospatiale avec des usines situées à Dorval, à Longueuil, à Laval, à Kitchener et à Toronto, m'a dit hier qu'une soumission réussie pourrait contribuer à générer du travail pour ses travailleurs pour 20 à 25 années.

• (0925)

[Traduction]

Les critiques évoquent souvent les délais déraisonnables du processus d'approvisionnement militaire comme étant un facteur important qui nuit à la capacité opérationnelle des Forces canadiennes. Le Programme d'avions de combat interarmées est un bel exemple de la façon dont le gouvernement peut acheter le bon équipement au moment opportun pour nos forces. En participant à un programme conçu pour permettre aux alliés de l'OTAN d'acquérir des avions de chasse à la fine pointe de la technologie et au coût le plus bas, le gouvernement voit également à ce que les contribuables canadiens en obtiennent pour leur argent.

Cette annonce démontre également encore une fois que notre gouvernement est déterminé à rebâtir les Forces canadiennes et à garantir la sécurité et la protection du Canada dans l'avenir, tout en offrant, comme l'a dit le ministre Clement, des avantages économiques durables à nos principaux secteurs industriels.

Merci, monsieur le président. Je me ferai maintenant un plaisir de répondre à vos questions.

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Merci beaucoup, madame la ministre.

Je tiens à remercier les trois ministres de leur exposé et d'avoir respecté le temps qui leur était imparti.

Monsieur MacKay.

L'hon. Peter MacKay: Monsieur le président, dans mon introduction, j'ai oublié de présenter au comité le lieutenant-général André Deschamps, chef d'état-major de la Force aérienne et lui-même ex-pilote de chasse.

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): J'allais justement le faire, monsieur le ministre, et d'ailleurs, le chef d'état-major de la Force aérienne fait partie du deuxième groupe de témoins. Je vous remercie beaucoup.

Mesdames et messieurs, les interventions seront de 10 minutes pour les prochains tours. Je demande à ceux qui poseront des questions et à ceux qui y répondront d'être aussi brefs que possible. Ce n'est pas une partie de hockey; nous ne voulons pas retarder le jeu, « drag the puck », comme on dit en anglais. Nous voulons entendre autant de questions que de réponses que possible.

Nous allons commencer par l'honorable Dominic LeBlanc.

L'hon. Dominic LeBlanc (Beauséjour, Lib.): Merci, monsieur le président.

Je ne me permettrais pas de corriger ce qu'a dit le président, mais je crois que M. MacKay conviendra que l'expression exacte n'est pas « drag the puck », mais bien « rag the puck ».

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Mais dans ma région, on dit « drag the puck ».

L'hon. Dominic LeBlanc: D'accord, mais au Canada atlantique — le ministre de la Défense et moi-même le savons —, nous utilisons l'expression « ragging the puck ».

[Français]

Madame et messieurs les ministres, je vous remercie de vos présentations.

J'ai une question assez précise pour mon ami le ministre Clement, et par la suite je crois que mon collègue va poursuivre avec quelqu'un d'autre.

Monsieur Clement, vous admettez qu'il s'agit du plus important achat militaire de l'histoire du Canada. Non seulement il n'y a pas eu d'appel d'offres public au Canada pour cet achat, mais nous considérons que vous avez aussi abandonné l'industrie aérospatiale canadienne. En effet, dans le passé, ce genre de contrat comprenait des bénéfices industriels contractuels. Dollar pour dollar, la compagnie qui gagnait le concours avait l'obligation contractuelle de dépenser ce montant en partenariat avec l'industrie aérospatiale canadienne, par exemple. Puisque le montant total de cet achat pourra se chiffrer à 9 milliards de dollars — vous avez d'ailleurs cité bien des exemples de compagnies canadiennes et nous nous réjouissons qu'elles aient pu participer jusqu'à maintenant à ce programme —, pourquoi n'avez-vous pas insisté ou n'insistez-vous pas ultimement pour qu'il y ait une obligation juridique contractuelle qui obligera Lockheed Martin, par exemple, à dépenser ce montant en partenariat avec l'industrie canadienne? Nous croyons que vous avez échoué à obliger la compagnie, par voie de contrat, à dépenser cet argent.

L'hon. Tony Clement: Je vous remercie de me donner l'occasion de répondre. J'aimerais ajouter quelques mots sur la chaîne d'approvisionnement.

[Traduction]

Il est important de comprendre que tous les alliés qui ont participé à l'élaboration du programme ont accepté qu'il y ait des appels d'offres concurrentiels par les sous-traitants pour construire l'avion, alors aucun pays n'aura automatiquement de compensations dans ce modèle. Mais ce qu'on perd d'un côté, on le gagne de l'autre grâce à la chaîne d'approvisionnement mondiale. Au lieu de forcer pour obtenir le plus de compensations possible, comme mon collègue l'a suggéré, pour les 65 avions que le Canada commande, on peut en retour répondre à un appel d'offres, en tant qu'entrepreneur canadien, pour les 3 000 avions commandés par les alliés qui font partie du programme, plus les 2 000 autres, pour un total de 5 000 avions qui seront commandés dans le monde.

L'avantage est que l'on fait partie de la chaîne d'approvisionnement mondiale. On n'en construira peut-être pas seulement 65, mais 5 000, au cours des 40 prochaines années, et c'est un point très positif.

J'ai parlé aux représentants de notre industrie, et ils m'ont dit qu'ils sont prêts à soutenir la concurrence. Ils obtiennent et obtiendront les contrats. Ils le font déjà. Avcorp est un bon exemple, puisque cette entreprise a obtenu un contrat de 500 millions de dollars à peine une semaine après l'annonce de l'acquisition des F-35.

Alors oui, c'est différent du processus d'acquisition habituel, mais c'est une situation positive, car nos grandes entreprises aérospatiales canadiennes ont ainsi accès à la chaîne d'approvisionnement mondiale.

•(0930)

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Je tiens à rappeler à M. LeBlanc et au ministre qu'ils doivent présenter leurs questions et leurs réponses en s'adressant à la présidence.

L'hon. Dominic LeBlanc: Certainement, monsieur le président.

Monsieur le président, j'aimerais poser une question au ministre par votre entremise: pourquoi ne pas avoir insisté, dans le contrat final, pour qu'il y ait un minimum de 9 milliards de dollars de participation dans la chaîne d'approvisionnement mondiale? Si le gouvernement d'Israël a pu obtenir un engagement obligatoire pour acheter moins d'appareils, je pense qu'il aurait peut-être été préférable pour notre gouvernement d'insister pour qu'il y ait un minimum. Je suis d'accord avec vous; notre industrie peut assurément faire concurrence aux autres alliés. Pourquoi ne pas fixer un minimum?

Et monsieur le ministre, n'y a-t-il pas un problème sur le plan de la souveraineté canadienne en ce qui concerne la chaîne d'approvisionnement mondiale? Certains observateurs ont parlé d'une cession possible de notre souveraineté si nous ne veillons pas à ce qu'une partie de la chaîne d'approvisionnement demeure canadienne.

L'hon. Tony Clement: Pourquoi faudrait-il un minimum? Personne n'a de minimum. En fait, Israël n'obtient pas de compensation; je ne vais pas faire de commentaires sur les médias israéliens, mais ce pays n'obtient tout simplement pas la compensation dont vous parlez.

Personne n'a de minimum. Tout le monde doit livrer concurrence. C'est la même chose en ce qui concerne les entreprises américaines, les entreprises britanniques, et quiconque fait partie de l'alliance pour la construction de cet appareil.

Je ne me contenterais pas de 9 milliards de dollars. Vous parlez de contrepartie; les calculs actuels, fondés sur les ententes que nous avons conclues avec les principaux entrepreneurs, indiquent que les entreprises canadiennes pourraient obtenir jusqu'à 12 milliards de dollars en contrats.

Je crois donc que c'est un avantage, car les entreprises canadiennes peuvent voir plus grand et être concurrentielles à l'échelle internationale. Nous pensons que c'est ce qui se produira.

L'vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Monsieur LeBlanc, il vous reste 4 minutes, 20 secondes.

L'hon. Dominic LeBlanc: Monsieur le président, mon collègue va poursuivre.

L'vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Monsieur Simms.

M. Scott Simms (Bonavista—Gander—Grand Falls—Wind-sor, Lib.): Merci, monsieur le président. Je remercie également les ministres.

Madame Ambrose, ma question porte principalement sur l'attribution de ce contrat à un fournisseur unique. Pourquoi procéder ce cette façon?

L'hon. Rona Ambrose: Merci, monsieur le président.

Deux raisons expliquent pourquoi nous avons décidé d'acquérir le F-35 par l'entremise du protocole d'entente sur les avions d'attaque interarmées plutôt que de lancer des appels d'offres pour quelque chose qui avait déjà été décidé. La première est que nous nous étions engagés dans le cadre de la stratégie de défense Le Canada d'abord, il y a deux ans, à faire l'acquisition de chasseurs de nouvelle génération. L'étude du ministère de la Défense et de Travaux publics a confirmé qu'il n'y a qu'un seul chasseur de nouvelle génération dont le Canada peut faire l'acquisition.

Comme vous le savez, ce n'est pas le processus d'acquisition qui détermine les exigences; ce sont les exigences qui déterminent le processus d'acquisition. Donc, selon les directives en matière d'approvisionnement du gouvernement, il n'est pas nécessaire de faire des appels d'offres lorsqu'il n'y a qu'un seul produit qui répond aux exigences établies par le client. En pratique, nous ne faisons pas d'appels d'offres lorsque c'est le cas, puisque ce serait franchement malhonnête. Ce serait une perte de temps et de ressources.

Il y a deux ans, dans le cadre de la stratégie de défense Le Canada d'abord, on a clairement établi, dans un document public, que la force aérienne avait besoin d'un chasseur de nouvelle génération. Depuis, nous avons effectué des recherches approfondies pour nous assurer que le F-35 est le seul chasseur de nouvelle génération dont nous puissions faire l'acquisition.

M. Scott Simms: Mais d'après ce que je comprends de votre témoignage, c'est une décision qui a été prise en 2001. Elle a été prise il y a bien longtemps sur cette question. Je crois que dans la situation... parce qu'il me semble qu'avant que vous n'en fassiez l'annonce, on parlait de concurrence ouverte et équitable. Le ministre l'a mentionné. Vous l'avez fait également au sujet du processus d'acquisition d'appareils de recherche et de sauvetage à voilure fixe, qui est toujours en cours, et maintenant, vous le faites aussi dans ce cas-ci.

Pourquoi parlez-vous de concurrence ouverte et équitable pour faire l'acquisition de ces éléments de notre force aérienne, alors qu'en fait, la décision a été prise il y a plusieurs années?

L'hon. Rona Ambrose: Eh bien, le processus a été entièrement transparent. Tout d'abord, il y a eu un appel d'offres. On sait que le

Canada s'est inscrit au Programme d'avions d'attaque interarmées en 1997; en fait, c'était un programme libéral.

● (0935)

M. Scott Simms: Mais nous n'avons pas participé à ce processus.

L'hon. Rona Ambrose: À vrai dire, le Canada a participé à un processus concurrentiel complexe et de longue durée pour déterminer quelle société construirait l'avion de chasse interarmées. Il s'agissait d'un processus concurrentiel dirigé par les États-Unis. Les sociétés Boeing et Lockheed Martin ont présenté des prototypes, et c'est Lockheed Martin qui a été sélectionnée pour la phase de conception en vue de fabriquer l'avion d'attaque interarmées.

Il y a deux ans, dans le cadre de la stratégie de défense Le Canada d'abord, la force aérienne a pris l'engagement de principe de remplacer les CF-18 par des avions de chasse de nouvelle génération. Depuis, nous avons effectué des recherches pour nous assurer que le F-35 est le seul appareil qui répond aux besoins de la force aérienne. Comme nous sommes partie au protocole d'entente relatif à l'avion d'attaque interarmées, nous sommes en mesure d'utiliser ce protocole pour acquérir ces avions.

L'vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Monsieur Simms, il vous reste une minute.

M. Scott Simms: Permettez-moi de vous donner un exemple. Un peu plus tôt, on a diffusé un communiqué au sujet de la menace appréhendée, disons, du bombardier russe Tu-95 qui s'est approché de notre espace aérien.

Dans la présente situation — et le ministre de la Défense pourrait répondre simplement par oui ou par non —, s'agit-il du type de menace appréhendée dont vous parlez? Et les F-35 pourraient-ils servir à contrer cette menace? Très brièvement.

L'hon. Peter MacKay: Je vais répondre à votre question, monsieur Simms.

Je ne crois pas que nous parlions uniquement des menaces aériennes, mais de toutes les menaces, monsieur le président. Bien sûr, cela comprend notre capacité à effectuer des patrouilles dans la zone extracôtière — c'est-à-dire de surveiller tout ce qui s'approche par la voie maritime également. Il ne s'agit pas seulement des menaces actuelles, mais aussi de celles de la prochaine génération.

M. Scott Simms: Mais un chasseur...

L'hon. Peter MacKay: Il s'agit de toutes les menaces qui pourraient survenir.

M. Scott Simms: Monsieur le ministre...

L'hon. Peter MacKay: Ce nouvel appareil, un avion de cinquième génération...

M. Scott Simms: Monsieur le ministre, je vous en prie, il ne me reste que quelques secondes.

L'hon. Peter MacKay: — permettez-moi de terminer, monsieur Simms —, nous permet de faire des projections quant à notre capacité grâce à ses capteurs, à sa technologie de bord. C'est le seul avion de cinquième génération sur le marché actuellement.

L'vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Merci, monsieur le ministre.

Nous allons maintenant céder la parole à un député du Bloc québécois.

[Français]

Monsieur Bachand, vous disposez de 10 minutes.

M. Claude Bachand (Saint-Jean, BQ): Merci, monsieur le président.

J'aimerais souhaiter la bienvenue aux trois ministres qui nous ont fait l'honneur de se déplacer pour comparaître devant nous ce matin.

Monsieur le président, j'aimerais attirer votre attention sur le fait que l'on assiste ici même à une première en ce qui a trait aux F-35. En effet, à ma connaissance, c'est la première fois que l'on va renoncer à des garanties de retombées économiques pour les industries canadiennes.

Selon moi, les ministres font preuve d'un optimisme débridé. Finalement, ce sont des vœux pieux. On dit que puisque nous avons les meilleures entreprises, elles gagneront à coup sûr. Quels sont les recours si Lockheed Martin ou quelqu'un d'autre dans la chaîne dit être désolé, mais n'accepte pas CAE, L-3 ou Héroux-Devtek? Jusqu'à maintenant, ces gens ont eu de petits contrats, mais dorénavant, d'autres les auront. On s'en remettrait à un contrat qui n'a aucune garantie. C'est le danger qui nous guette actuellement.

Il y a des pays qui sont préoccupés par cela, dont Israël et l'Australie. Il faut garder une certaine indépendance vis-à-vis du fournisseur, soit Lockheed Martin. Lorsque je dis qu'il faut garder une certaine indépendance, c'est qu'il faut garder la souveraineté canadienne. C'est une expression qui me tient beaucoup à cœur. Quand on est entre les mains du fournisseur, c'est lui qui décide qui recevra quelque chose. On n'a pas de recours pour dire que dans le contrat, à l'article 6.2.3, ce n'est pas ce qui était écrit. Il n'y aura rien sur les retombées économiques. C'est majeur, c'est très important. On laisse nos compagnies dans le vent, sans ancrage légal et contractuel. À mon avis, il s'agit là d'un enjeu majeur.

Jusqu'à maintenant, on dit que la ligne de montage est importante et que nos compagnies seront sur cette ligne de montage. Cela concerne les frais d'acquisition. Toutefois, je n'ai entendu personne parler du *end support service*. Nos compagnies sont les meilleures au monde pour fournir le *end support service*. Lorsque je parle du *end support service*, je fais allusion à l'entretien des appareils, à la formation des pilotes et à la formation des techniciens d'entretien. Si l'on n'a pas les contrats, on ne pourra pas les former. Cela passe donc par un contenu de haute technologie. À partir du moment où l'on n'a pas de garanties contractuelles, on ne peut pas demander de transferts de propriété intellectuelle. Lockheed Martin peut garder tout cela et nous donner de petits contrats. On ne sera pas en mesure de revenir contre elle.

C'est présentement le temps d'inscrire dans les contrats l'importance des retombées économiques. Il faut aussi les démontrer à Lockheed Martin. Vous dites que l'on a les meilleures compagnies au monde et certaines sont dans votre arrière-cour. Vous en avez nommé certaines: L-3 MAS, Pratt & Whitney Canada, CAE et Héroux-Devtek. Elles sont dans votre cour et vous devez les protéger. Vous devez leur garantir un minimum de retombées économiques. Vous ne devez pas donner cela à Lockheed Martin simplement parce qu'elle était là depuis le début et qu'elle va nous donner des contrats. Ça ne fonctionne pas ainsi. Il faut défendre les contribuables. Les contribuables ont de la difficulté à accepter la facture. Ils l'accepteront plus facilement s'ils savent qu'il y aura des retombées économiques et que des emplois seront créés au Canada. À ce moment-ci, il n'y a aucune garantie.

Êtes-vous d'accord pour commencer les négociations immédiates? Êtes-vous d'accord pour avoir une table de négociations avec Lockheed Martin? Vous êtes le client. Personnellement, lorsque j'achète une voiture, j'inscris au contrat que je désire telle ou telle option. Si l'option pour laquelle j'ai payé n'est pas incluse, je suis

mécontent et je peux poursuivre le concessionnaire. Par contre, si vous n'avez pas de clauses contractuelles qui vous protègent, vous aurez beau dire que l'on a les meilleures compagnies au monde, elles vont passer dans le drain. J'espère que ce ne sera pas le cas. J'ai confiance en ces compagnies. On a besoin de garanties minimales.

Êtes-vous prêts à discuter avec Lockheed Martin des garanties contractuelles minimales pour des retombées? Sinon, vous allez renoncer à une partie de la souveraineté canadienne et Lockheed Martin décidera à votre place.

• (0940)

L'hon. Tony Clement: Je voudrais répondre à cette question.

Ce modèle comprend une garantie d'accès à la chaîne d'approvisionnement. C'est un nouveau modèle, bien sûr. La garantie n'est pas une garantie de contrat, mais une garantie d'accès à la chaîne d'approvisionnement. Il s'agit d'environ 5 000 avions.

[Traduction]

C'est un nouveau modèle. Non, il n'y a pas de garantie de contrat, je l'admetts. C'est très clair dans le protocole d'entente. Mais étant donné que nous faisons partie du groupe initial de fournisseurs et de concepteurs de l'appareil, on nous garantit que nous bénéficierons d'un traitement préférentiel et que les entreprises canadiennes pourront soumissionner pour faire partie de la chaîne d'approvisionnement mondiale.

Voilà le point positif. Notre industrie et nos entreprises ont hâte de faire partie de la chaîne d'approvisionnement mondiale. Voilà ce qu'elles en retireront, et c'est pourquoi cette nouvelle approche est si importante pour elles.

Je crois que le ministre aimerait répondre à la question sur tout ce qui concerne l'entretien des appareils.

L'hon. Peter MacKay: Oui, merci beaucoup.

Merci, monsieur le président. Je dois dire que je trouve intéressant d'entendre le député parler de la souveraineté canadienne. J'aimerais que vous démontriez la même confiance dans l'industrie aérospatiale que dans d'autres formes de souveraineté, car vous avez vous-même affirmé, en juillet de cette année — je vous cite, monsieur Bachand — que les entreprises québécoises « se réjouissent de ce projet », qu'elles ont déjà conclu des contrats avec Lockheed Martin et qu'il est important que des contrats d'entretien soient accordés à ces entreprises.

Certaines compagnies membres de l'Association des industries aérospatiales du Canada ... et je cite maintenant M. Claude Lajeunesse, que vous connaissez, je crois. Il dit: « Cette acquisition d'avions de chasse de nouvelle génération constitue le plus important programme d'acquisition d'avions militaires du gouvernement du Canada pour l'avenir prévisible, et devrait avoir des retombées bénéfiques sur le secteur canadien de l'aérospatiale pendant plusieurs décennies. »

Et je peux vous citer les propos d'autres personnes du même domaine. M. Richard Aboulafia, vice-président, Analyse, Teal Group, au Québec, a décrit le programme d'avions d'attaque interarmées comme une initiative qui changera les règles du jeu et qui devrait permettre de couvrir plus de la moitié de la production mondiale de chasseurs d'ici 2019.

Il y a aussi Gilles Labbé, président d'Aéro Montréal ainsi que de Héroux-Devtek, qui a déclaré: « C'est un approvisionnement historique pour le Canada et une excellente nouvelle pour la grappe aérospatiale québécoise et toute l'industrie aérospatiale canadienne. »

Quant à votre question, monsieur Bachand, concernant les coûts d'entretien et de maintien, comme vous le savez sûrement, nous entretenons toujours la flotte actuelle de CF-18; il y a des coûts de maintien pendant toute la durée de vie de l'appareil. Nous commencerons à recevoir les 65 avions à partir de 2016-2017. On prévoit donc que les coûts de maintien seront à peu près les mêmes que pour la flotte de CF-18. Cela signifie — et je crois que c'est tout à fait remarquable si l'on considère que nous aurons utilisé ces avions durant 30 ans — que le coût de maintien sera comparable, c'est-à-dire d'environ 250 millions de dollars par année. Lorsque l'on projette ces coûts de 1980 à l'année 2010 et aux suivantes, ils sont à peu près équivalents, et c'est parce que nous faisons partie d'une chaîne d'approvisionnement mondiale.

En fait, lorsque de plus en plus de compagnies achèteront cet appareil, et parce que nous avons le protocole d'entente, le coût de l'avion pourrait diminuer. Des pays comme Israël s'est joint au projet; le Japon et Singapour envisagent eux aussi d'acheter cet appareil. S'ils le font, les coûts de maintien pourraient diminuer, en raison de notre participation à la chaîne d'approvisionnement mondial.

• (0945)

[Français]

M. Claude Bachand: Monsieur le président, on peut même citer ce que j'ai dit la dernière fois. Je vais le répéter. Ce que vous dites est vrai. À l'heure actuelle, n'importe quelle compagnie québécoise ou canadienne serait contente d'obtenir un contrat de Lockheed Martin. Par contre, s'il n'y a pas de garantie contractuelle, le contrat peut se terminer, à un moment donné, et ces gens peuvent très bien décider de ne pas renouveler celui-ci avec la même compagnie. L'enjeu, ici, est la garantie d'obtenir un contrat ferme et la possibilité légale d'entamer des poursuites si le contrat n'est pas respecté.

Or vous venez de dire que ce ne sera pas le cas. C'est en effet une nouvelle façon de procéder qui inclut la possibilité d'accéder à 5 000 appareils, comme vous l'avez mentionné, monsieur Clément. Il est vrai que nous avons les meilleures compagnies et que nous renonçons à notre souveraineté. Je sais ce qu'implique le fait de confier des responsabilités à quelqu'un d'autre. C'est un peu ça, la souveraineté. Or, vous laissez cela entre les mains de Lockheed Martin. À un moment donné, cette compagnie peut très bien décider de confier le *end support service* à quelqu'un d'autre. S'il n'y a pas de protection contractuelle, ces compagnies vont être laissées pour compte.

Je maintiens que vous devriez demander aux gens de Lockheed Martin d'accorder une protection contractuelle minimale à nos compagnies. Bien sûr, celles qui ont le contrat présentement sont heureuses, mais il faut s'assurer que, sur le plan contractuel, les compagnies pourront aller plus loin. C'est simplement ce que je voulais dire.

[Traduction]

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Monsieur le ministre, vous avez 30 secondes.

L'hon. Peter MacKay: Très brièvement, si nous suivions votre exemple et dépassions le cadre du protocole d'entente — c'est-à-dire que nous exigeons des RIR —, nous risquerions de devoir payer les appareils plus cher. C'est parce que nous faisons partie de cette chaîne d'approvisionnement mondiale que nous pouvons obtenir un prix préférentiel et acheter nos futurs appareils à moindre coût.

Nous ne ferions donc plus partie de ce groupe, de cet important consortium international. Le fait d'exiger des RIR ferait en fait augmenter et non diminuer le prix de l'avion.

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): C'est maintenant au tour de M. Harris, du Nouveau Parti démocratique.

Monsieur Harris, vous disposez de 10 minutes.

M. Jack Harris (St. John's-Est, NPD): Merci, monsieur le président.

Je souhaite la bienvenue aux ministres et à nos témoins.

Ma première question s'adresse au ministre MacKay. Je dois dire que j'ai été très étonné lorsque l'annonce a été faite, en juillet, car vous aviez déclaré à la Chambre des communes, le 27 mai, à l'occasion de l'examen des dépenses, monsieur le ministre, et je cite le *hansard*: C'est un appareil magnifique. Cet avion de combat de la prochaine génération fera l'objet d'un processus ouvert, compétitif et transparent. Nous pourrions ainsi fournir cette capacité aux meilleurs pilotes du monde.

Plus tard, vous avez précisé, pour ne pas qu'il y ait de malentendu: Cependant, je tiens à affirmer clairement que la mention de la prochaine génération d'avions de combat n'empêche pas le recours à un processus concurrentiel ouvert et transparent.

Monsieur, à la lumière de ces déclarations et de la décision prise par la suite, je me demande comment les Canadiens doivent interpréter votre parole et votre engagement à leur égard, notamment pour ce qui est de la reddition de comptes et des acquisitions responsables, puisque vous avez pris la décision d'accorder ces contrats à un fournisseur unique, sans rien connaître des coûts du cycle de vie complet des appareils.

L'hon. Peter MacKay: Merci.

Je n'aime pas que l'on mette ma parole en doute en ce qui a trait au processus ouvert et transparent...

M. Jack Harris: C'est...

L'hon. Peter Mackay: ... veuillez me laisser répondre à la question, monsieur Harris —, alors que c'est bien ce qui s'est passé. Je crois que la ministre Ambrose vous a expliqué clairement comment ce processus a commencé, en 1997. Le processus était rigoureux et inclusif. Rien n'a été caché. Tout est là pour quiconque voudrait prendre le temps d'examiner la manière dont nous avons pris la décision d'acquiescer le F-35. Il ne fait aucun doute que c'était un processus ouvert et transparent. C'est en fait le seul appareil de cinquième génération sur le marché. Comme l'a mentionné très clairement la ministre Ambrose, il n'y a pas d'appel d'offres pour un avion de cinquième génération, car il n'en existe qu'un seul.

Cela dit, ce processus a duré des années. Il remonte à 1997. Je félicite l'ancien gouvernement de s'y être engagé, car c'est en fait cette décision rapide de signer le protocole d'entente qui nous a permis, pour un investissement d'environ 170 millions de dollars, d'obtenir des bénéfices de 350 millions de dollars grâce à cette décision.

Nous nous en sommes donc tenus à ce protocole d'entente et nous exerçons maintenant une option qui nous était offerte dans ce protocole, à la suite d'un appel d'offres, d'un examen rigoureux et d'une consultation de l'industrie et de gens comme le chef d'état-major de la Force aérienne et son prédécesseur, Angus Watt, qui ont tous affirmé qu'à leur avis, il s'agissait du meilleur appareil au meilleur prix pour les Forces canadiennes et pour le pays.

J'ai l'intime conviction que nous avons pris la meilleure décision pour le Canada.

• (0950)

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Monsieur Harris, vous avez sept minutes.

M. Jack Harris: Monsieur le ministre, bien respectueusement, je crois que c'est une insulte à notre intelligence que de laisser entendre que cet appel d'offres a servi à déterminer quel aéronef à réaction répondait le mieux aux besoins futurs des Forces canadiennes.

L'hon. Peter MacKay: C'est exactement ce à quoi il a servi.

M. Jack Harris: Il a servi à déterminer qui construirait l'avion de chasse, et non si le Canada en ferait l'acquisition et quel appareil serait...

L'hon. Peter MacKay: L'appel d'offres ne visait rien d'autre qu'à déterminer quel était le meilleur appareil pour le Canada.

M. Jack Harris: Monsieur le président, le ministre Clement nous a dit qu'il s'agit d'une très bonne affaire. Jusqu'ici, nous avons vu les coûts passer d'environ 38 à 48 millions de dollars par appareil, jusqu'à 138 millions de dollars, et nous n'avons aucune idée des coûts du cycle de vie complet. On estime qu'au total, cela coûterait environ 16 milliards de dollars. La ministre Ambrose a refusé d'avancer un chiffre — à juste titre —, car en fait, elle n'en a aucune idée.

Donc, comment pouvons-nous dire que c'est raisonnable, alors qu'il n'y a pas eu de processus concurrentiel d'appel d'offres, que nous n'avons aucune idée des coûts du cycle de vie, qu'ils pourraient être très élevés pour un nouvel avion qui n'est même pas en service, et que nous ignorons quels seront les coûts? Comment pouvez-vous dire que c'est raisonnable?

L'hon. Peter MacKay: En fait, nous connaissons les coûts, monsieur le président. J'ai mentionné il y a tout juste cinq minutes qu'ils seront d'environ 250 millions de dollars par année et qu'ils pourraient diminuer, parce que nous faisons partie de la chaîne d'approvisionnement mondiale. C'est ce qui a motivé notre décision. Il est donc faux de prétendre que de ne pas participer à ce processus serait avantageux pour le Canada. C'est illogique et inexact.

Il est avantageux pour nous de faire partie d'un continuum depuis 1997. La décision initiale était de participer à la phase de démonstration du concept. Puis, en février 2002, nous nous sommes engagés dans la phase de développement et de démonstration des systèmes et en 2006, dans la phase de production, de soutien et de développement subséquent. Ensuite, bien entendu, nous avons fait un investissement supplémentaire. Puis, en 2008, dans le cadre de la stratégie de défense Le Canada d'abord, nous avons déclaré très clairement que nous remplacerions nos appareils par la prochaine génération de chasseurs.

Tout cela a été rendu public. Toutes les évaluations sont là, et nous avons reçu de nombreux commentaires. En fait, j'aimerais citer les paroles d'un membre du comité, M. Leblanc, qui est ici avec nous. Il a dit:

Je suis tout à fait convaincu que les sociétés canadiennes seront dans la course pour l'obtention de marchés de défense. Notre savoir-faire dans de nombreux secteurs de cette industrie est reconnu partout dans le monde... Grâce à notre collaboration avec les États-Unis, au niveau notamment de la construction des avions d'attaque interarmées, certaines sociétés canadiennes ont pu profiter de grandes retombées industrielles.

Cet extrait est tiré du hansard du 23 octobre 2003.

Je suis tout à fait d'accord avec le porte-parole du Parti libéral en matière de défense, M. Leblanc.

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Vous avez quatre minutes, monsieur Harris.

M. Jack Harris: Permettez-moi de citer un ancien sous-ministre responsable de l'acquisition de matériel militaire, Alan Williams. Dans son article publié récemment, il écrit ce qui suit:

La seule manière de savoir avec certitude quel avion peut répondre le mieux aux exigences canadiennes et à quel prix, c'est de publier un énoncé des besoins et une demande de propositions de façon ouverte, équitable et transparente, et de procéder à une évaluation rigoureuse des réponses provenant des soumissionnaires. L'offre qui satisfait aux exigences des Forces canadiennes et dont le coût du cycle de vie est le plus bas serait retenue.

Je voudrais demander à la ministre Ambrose si cette procédure a été suivie dans ce cas-ci. De toute évidence, il n'y a eu d'autre énoncé des besoins que les paroles prononcées par la ministre ici aujourd'hui, mais a-t-on préparé un énoncé des besoins semblable à celui que l'on trouve dans le rapport sur les besoins opérationnels des aéronefs à voilure fixe? L'a-t-on fait, et avons-nous en fait suivi ce processus pour déterminer les coûts du cycle de vie des appareils?

• (0955)

L'hon. Rona Ambrose: Merci, monsieur le président.

Oui, monsieur Harris, il y a un énoncé des besoins. Comme je l'ai indiqué plus tôt, le processus d'acquisition ne détermine pas les besoins, ce sont les besoins qui déterminent le processus d'acquisition.

Il y a deux ans, dans le cadre de la stratégie de défense Le Canada d'abord, nous nous sommes engagés publiquement à faire l'acquisition de chasseurs de nouvelle génération. Depuis, le ministère de la Défense et celui des Travaux publics ont effectué des recherches afin de s'assurer qu'il n'y a qu'un seul chasseur de nouvelle génération dont le Canada peut faire l'acquisition.

Si nous changions l'énoncé des besoins uniquement pour le plaisir de lancer un appel d'offres, alors que nous savons qu'il n'y a qu'un avion qui répond à ces besoins, ce serait franchement malhonnête, une perte de temps et de ressources, surtout pour les entreprises désireuses de soumissionner.

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Merci, madame la ministre.

Monsieur Harris, il vous reste environ 1 minute 50 secondes.

M. Jack Harris: Dire que ce serait malhonnête de le faire revient à contredire carrément le ministre de la Défense, qui a affirmé qu'il y aura — « aura », c'est au futur — un processus ouvert, compétitif et transparent.

C'est bien beau de dire que les forces armées ont décidé qu'elles voulaient cet avion de combat en particulier comme chasseur de nouvelle génération, mais je demande un énoncé des besoins pour répondre à nos besoins particuliers, quelque chose qui pourrait définir les besoins opérationnels en se fondant sur des études militaires, stratégiques et autres pour démontrer que c'est ce qu'il nous faut.

Nous avons parlé des patrouilles dans l'Arctique et d'éventuels chasseurs d'interception. Ce n'est pas nécessaire d'avoir un avion d'attaque furtif pour patrouiller dans l'Arctique ni au large de la côte Est. Voilà le genre de besoins opérationnels qu'il convient de définir avant même de déterminer si c'est le F-35 qu'il nous faut ou si nous devrions nous procurer des F-15, comme l'ont fait les Saoudiens.

L'hon. Rona Ambrose: Monsieur Harris, il est intéressant de constater que tout le monde semble beaucoup s'y connaître en matière de besoins opérationnels militaires. Je ne prétends pas être experte dans ce domaine; je vais donc céder la parole au général Deschamps pour qu'il nous en parle.

L'hon. Peter MacKay: Merci, madame Ambrose.

Nous allons entendre de véritables experts, comme le général Deschamps et d'autres; mais je peux vous assurer que c'est exactement le genre d'étude rigoureuse qu'a menée le ministère de la Défense, et que c'est exactement là-dessus qu'ont porté les avis de spécialistes que nous avons reçus avant de prendre une décision. Tout cela a été fait après avoir analysé la concurrence et participé à un examen très rigoureux de tous les appareils sur le marché.

Vous savez, monsieur Harris parle d'un avion de quatrième et non de cinquième génération. Nous devons nous projeter dans l'avenir. Ce qui a influencé notre décision, c'est le vaste espace aérien et côtier du territoire à couvrir et les conditions climatiques difficiles dans lesquelles sont utilisés ces avions. Nous avons pris en considération, dans le processus décisionnel, toutes les fonctionnalités de bord de cet avion, et le général Deschamps pourra vous parler de façon très détaillée des capteurs et de l'équipement embarqué de ces appareils.

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Nous aurons l'occasion de l'entendre au prochain tour.

Nous allons maintenant...

M. Jack Harris: Monsieur le président, la ministre a parlé d'un énoncé de besoins. Puis-je demander qu'il soit déposé devant le comité?

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Oui.

Monsieur le ministre?

L'hon. Peter MacKay: Le ministère a défini ces besoins dans la proposition qu'il a soumise à la société. Comme il s'agit d'un document interne, il y a des questions de droits d'auteur.

Par contre, le lieutenant-général pourrait certainement nous décrire ces exigences en détail, monsieur le président.

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Dans ce cas, nous y reviendrons au prochain tour. Merci.

L'hon. Peter MacKay: Absolument.

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Je vais maintenant accorder 10 minutes à Laurie Hawn, du Parti conservateur.

Monsieur Hawn.

M. Laurie Hawn (Edmonton-Centre, PCC): Merci, monsieur le président, et merci aussi à nos témoins d'être ici aujourd'hui.

Monsieur le président, mon ami M. Simms, a indiqué que le processus d'acquisition d'aéronefs de recherche et de sauvetage à voilure fixe se poursuivait toujours. Et je tiens à souligner qu'il est encore question de remplacer les Sea King, 17 ans et un demi-milliard de dollars plus tard.

J'aimerais adresser ma première question au ministre de la Défense nationale. Quelqu'un a indiqué plus tôt que notre souveraineté serait menacée si on menait des activités de soutien en dehors du pays. Si je ne m'abuse, c'était M. LeBlanc. Évidemment, on assure l'entretien de la flotte de CF-18 au Canada et à l'étranger. L'entretien des appareils C-17 et C-130J se fait également dans le cadre d'un effort de collaboration.

Cela se fait en vertu de programmes de coopération avec nos alliés. Monsieur le ministre, j'aimerais vous entendre dire que rien ne menace notre souveraineté lorsque nous menons des opérations avec nos alliés dans le cadre de programmes d'avions de combat interarmées comme les chasseurs F-35.

L'hon. Peter MacKay: Et c'est exactement le cas, monsieur Hawn. Votre expérience en tant qu'ancien pilote de chasse en dit long sur vos connaissances en la matière.

Nous avons participé à de nombreux consortiums internationaux par le passé. Pour la plupart des aéronefs dont vous avez parlé — soit les C-130J, les nouveaux appareils de transport lourd C-17, les hélicoptères Chinook —, le Canada a bénéficié de sa participation à ces programmes, plus particulièrement avec les États-Unis, mais aussi avec d'autres alliés.

En toute honnêteté, ce qui pourrait menacer notre souveraineté, concrètement, ce serait plutôt notre incapacité à déployer des appareils capables de défendre notre espace aérien et de faire face à des menaces venant des airs.

Ayant vous-même piloté des CF-18, vous savez très bien que nous devons être en mesure de contrer toutes les menaces à notre sécurité aérienne ou maritime. Ce type d'aéronef, soit le F-35, nous donne cette capacité. La responsabilité des Forces canadiennes est d'abord et avant tout de protéger le Canada et l'Amérique du Nord et d'assurer une interopérabilité au sein des alliés, qu'ils soient de l'OTAN ou du NORAD. D'ailleurs, ce sont cette approche de collaboration en matière d'approvisionnement et de défense du Canada et de l'Amérique du Nord, de même que la participation à des opérations internationales qui nous permettent de préserver et d'affirmer notre souveraineté, autant au pays qu'à l'étranger.

● (1000)

M. Laurie Hawn: Merci.

Monsieur le président, j'aimerais simplement revenir sur la question qu'a posée mon collègue, M. Simms, au sujet des bombardiers Tu-95 qui ont été interceptés dans notre zone d'identification de défense aérienne et de la menace que cela fait peser sur notre souveraineté. Je pense qu'il voulait savoir pourquoi nous aurions besoin des chasseurs F-35 si nous arrivons à en faire autant avec les appareils CF-18. En fait, les CF-18 ont déjà 28 ans et en auront 38 lorsque nous cesserons de les utiliser.

Il y aura toujours des gens avec d'autres intérêts qui traverseront notre espace aérien. Nous devons être en mesure d'aller à leur rencontre afin d'exercer notre souveraineté; le fait que nous ayons affaire à des Tu-95 conçus en 1956 n'y change rien puisqu'ils ont énormément évolué depuis.

Pourriez-vous nous parler des besoins du pays auxquels les CF-18 permettent pour l'instant de répondre, mais pas pour des années encore, vu l'âge des appareils?

L'hon. Peter MacKay: C'est tout à fait vrai, monsieur Hawn. Vous avez effectué des sorties autant en Europe qu'au Canada, et vous connaissez les capacités de cet appareil. N'empêche qu'il aura bientôt fait son temps. Il aura plus de 30 ans lorsque nous commencerons à recevoir les nouveaux F-35.

Il faut se préparer, de façon à éviter les problèmes opérationnels que nous connaissons actuellement en raison de l'annulation du contrat d'acquisition des hélicoptères maritimes. Nous devons prévoir à long terme puisque nous ignorons la nature de ces menaces aériennes. On entend beaucoup parler de l'intrusion de vieux appareils russes dans notre espace aérien. Nous ne savons pas quelle sera la capacité future de la Russie ni quels acteurs non étatiques pourraient représenter une menace pour l'Amérique du Nord. Nous n'avons aucune idée de ce à quoi ressembleront les nouvelles générations d'avions de chasse d'autres pays. C'est pourquoi nous voulons investir dans le meilleur appareil qui soit en vue d'assurer le succès de nos missions aujourd'hui et pour longtemps encore.

Évidemment, nous ne sommes pas au courant de ce que ces appareils peuvent transporter lorsqu'ils sondent l'espace aérien canadien. Il peut s'agir d'avions commerciaux ou non identifiés, ou encore d'aéronefs qui ne nous ont pas avisés au préalable de leurs manœuvres, puis pénètrent dans l'espace aérien canadien.

Par conséquent, nous voulons nous doter de cette capacité. C'est la raison pour laquelle nous devons investir maintenant en vue de remplacer la flotte de CF-18 dans un avenir rapproché. Ce ne sont pas des modèles disponibles actuellement sur le marché; c'est pourquoi il faut y injecter des fonds dès maintenant — et c'est sans parler de tous les avantages sur le plan industriel. Nous devons nous prémunir contre les menaces comme nous le faisons, entre autres, pour la Marine et les véhicules de combat terrestres. Nous investissons dans l'avenir.

M. Laurie Hawn: Merci, monsieur le ministre.

Monsieur le président, j'aimerais maintenant m'adresser à M. le ministre Clement.

[Français]

Que pensez-vous des propos de M. Bachand selon lesquels, apparemment, les compagnies du Québec ou de partout ailleurs au Canada ne seraient pas en mesure de maintenir le contrat avec Lockheed Martin? Je trouve cela un peu bizarre en ce qui concerne les capacités des compagnies canadiennes.

L'hon. Tony Clement: Vous avez raison. Il est important de dire qu'il y a une entente entre Lockheed Martin, Pratt & Whitney et GE Rolls-Royce Fighter Engine Team pour ce qui est de l'accès des entreprises canadiennes au contrat. Bien sûr, ces retombées représentent des occasions d'affaires pour les compagnies québécoises. M. Gilles Labbé, président et chef de la direction de Héroux-Devtek, a dit ce qui suit:

On a jamais vu un programme de défense aussi important! C'est le plus grand du prochain quart de siècle.

C'est historique pour le Canada et c'est une excellente nouvelle pour la grappe aérospatiale québécoise et toute l'industrie aérospatiale canadienne. Comme le mentionnait M. MacKay, M. Claude Lajeunesse, président et chef de la direction de l'Association des industries aérospatiales du Canada, a dit ceci: Cette acquisition d'avions de chasse de nouvelle génération constitue le plus important programme d'acquisition d'avions militaires du gouvernement du Canada pour l'avenir prévisible, et devrait avoir des retombées bénéfiques sur le secteur canadien de l'aérospatiale pendant plusieurs décennies.

Je suis d'accord.

• (1005)

[Traduction]

M. Laurie Hawn: Merci beaucoup.

Il a été question plus tôt de notre incapacité à savoir exactement les coûts engendrés par le soutien des aéronefs durant leur vie utile. Qui plus est, nous ne saurons combien aura coûté l'entretien des CF-18 qu'une fois que nous serons prêts à mettre ces avions au rencart, et pas avant. Pourriez-vous nous dire ce qu'il en est? Je parle ici du coût tout au long du cycle de vie de l'aéronef. Quel que soit l'appareil, et même aujourd'hui avec les CF-18, nous ne pourrions avoir une idée du coût de l'entretien qu'au terme de son utilisation.

Le contrat d'entretien des CF-18 a été signé alors que cela faisait déjà quatre ans que nous faisons voler les appareils. Ce n'est donc pas nouveau. Il est courant de tirer des leçons de notre expérience en matière d'aéronefs et de nous ajuster en conséquence.

L'hon. Peter MacKay: Vous avez tout à fait raison, monsieur Hawn. En fait, nous commencerons à calculer les coûts d'entretien dès que nous recevrons les appareils. Comme vous le savez, nous payons toujours pour l'entretien et l'exploitation des CF-18.

Selon les calculs du ministère, en fonction du nombre d'aéronefs, de l'endroit où ils sont basés, de l'entretien nécessaire et des investissements futurs éventuels, notamment dans les infrastructures de Bagotville et de Cold Lake, du cycle de formation, du nombre de simulateurs et de l'entretien à long terme, on estime les coûts à 250 millions de dollars par année. Si l'on calcule les coûts des CF-18 en dollars de 1980, au chapitre de l'entretien et de la durabilité, les montants sont très comparables. On est dans le même ordre de grandeur.

Comme je l'ai indiqué plus tôt, monsieur Hawn, ce montant pourrait être revu à la baisse selon notre accès à la chaîne d'approvisionnement mondiale et le nombre de pays qui feront l'acquisition du même avion F-35 Lightning.

M. Laurie Hawn: Je vous remercie pour votre réponse.

Monsieur le président, j'aimerais dire par votre entremise au ministre Clement que la chaîne d'approvisionnement mondiale et la Politique des retombées industrielles et régionales sont mal comprises. On croit à tort que le Canada sera en quelque sorte à la merci des entreprises étrangères qui seraient chargées d'effectuer une partie de la maintenance des avions.

De plus, une entreprise canadienne qui obtient un contrat pour fournir une des composantes du F-35 devra s'occuper nécessairement de sa maintenance, et ainsi, les Australiens, les Britanniques, les Américains et d'autres dépendront de nous pour obtenir ce soutien, n'est-ce pas? Selon moi, l'alliance, ou le consortium, est remplie de bon sens et permet de protéger tous les pays dont l'objectif est de maintenir la souveraineté et la sécurité partout dans le monde.

L'hon. Tony Clement: C'est exact. Si les gens trouvent que les contrats sont si particuliers, c'est parce que l'avion en soi est incomparable. C'est le premier qui est conçu ainsi, et le Canada a participé à sa conception. Nous faisons même partie du processus depuis le début. Nous aimerions en effet fournir certaines composantes. C'est d'ailleurs ce que nous ferons, étant donné que 60 entreprises ont déjà signé des contrats.

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Merci, monsieur le ministre.

Mesdames et messieurs, nous allons passer au second tour, où chacun disposera de cinq minutes. M. LeBlanc sera le premier intervenant.

Soit dit en passant, monsieur LeBlanc, je vous ai vu jouer au hockey, et il me semble que vous tirez plus souvent « de la patte » « qu'au filet ».

Des voix: Oh, oh!

Une voix: C'est un tir ami.

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Effectivement.

L'hon. Dominic LeBlanc: Vous avez raison, et ce n'est même pas furtif, n'est-ce pas, Peter?

Des voix: Oh, oh!

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Allez-y, monsieur LeBlanc. Vous avez cinq minutes.

L'hon. Dominic LeBlanc: Merci, monsieur le président.

J'aimerais peut-être revenir sur certaines questions qui ont été posées à Mme Ambrose sur le fait qu'un processus concurrentiel aurait été suivi. Il y a 10 ans, les forces aériennes des États-Unis ont lancé un processus concurrentiel pour évaluer leurs besoins actuels et à venir — Mme Ambrose peut me corriger si je me trompe.

Mme la ministre a dit que ce sont les États-Unis qui ont mené ce processus, ce qui laisse entendre que d'autres pays y ont pris part. Pourriez-vous nous dire de quelle façon les Forces canadiennes, l'Aviation canadienne ou votre ministère a pris part, il y a 10 ans, au processus concurrentiel lancé à Washington, D.C., pour acquérir ces avions? Plus particulièrement, dites-nous comment les contribuables canadiens peuvent en profiter, étant donné qu'il a été mené aux États-Unis. Au cours de la dernière décennie, quel a été le rôle du gouvernement canadien dans ce prétendu processus concurrentiel?

• (1010)

L'hon. Rona Ambrose: Eh bien, monsieur le député, c'est vous qui devriez peut-être me le dire, étant donné que c'était votre parti qui était au pouvoir lors de la signature de ce protocole d'entente. Vous avez d'ailleurs pris la bonne décision à l'époque, à mon avis, et je vous en suis reconnaissante. Au cours des 10 dernières années, le protocole d'entente sur le Programme d'avions d'attaque interarmées a permis aux entreprises canadiennes de profiter d'avantages sans précédent.

Vous avez raison; le Canada s'est joint à ce programme en 1997. Les États-Unis ont mené un processus concurrentiel rigoureux et de longue durée auquel tous les alliés ont pris part, y compris le Canada. Comme vous le savez, c'est ainsi que Lockheed Martin a été sélectionné pour la fabrication des avions d'attaque interarmées.

Il est important de ne pas perdre de vue que notre adhésion au protocole d'entente pour ce programme nous permet de procéder à des acquisitions par l'entremise de cet accord. Si votre parti était élu et qu'il décidait de tourner le dos au protocole d'entente ou de s'en retirer — ou s'il décidait d'entamer un nouveau processus concurrentiel, ce qui marquerait la fin de la participation du Canada au protocole d'entente —, l'industrie canadienne en souffrirait évidemment; elle perdrait alors son accès prioritaire à la chaîne d'approvisionnement mondiale, ce à quoi nous avons droit aujourd'hui grâce au protocole d'entente. Puisque nous perdriions notre place dans la chaîne de production, le processus d'acquisition des avions serait plus long et leur coût augmenterait.

Je vous rappelle que c'est votre parti qui a décidé de signer le premier protocole d'entente et de prendre part au programme. Je vous en suis d'ailleurs reconnaissante, étant donné la chance sans

précédent dont les entreprises canadiennes ont pu profiter jusqu'à maintenant. Le programme a entraîné des retombées se chiffrant à près de 800 millions de dollars à ce jour, et nous prévoyons que les industries canadiennes récolteront encore des milliards de dollars. Au bout du compte, c'est une question d'emplois.

Hier, j'étais chez Héroux-Devtek, un fournisseur de composants pour les F-35 possédant 1 500 employés, deux installations en Ontario et trois au Québec. Chaque appareil vendu dans le monde permettra de créer des emplois dans cette entreprise. Nous connaissons 90 entreprises dans la même situation au Canada.

L'hon. Dominic LeBlanc: Merci, monsieur le président.

Madame la ministre, vous avez parlé des différents protocoles d'entente qui ont été signés au fur et à mesure de l'évolution du programme. Je crois que vous avez raison de dire que les gouvernements précédents et votre gouvernement en ont signé toute une série.

Toutefois, selon l'article 3.2 du plus récent protocole d'entente, celui que votre gouvernement a signé en 2006, l'acquisition des avions d'attaque interarmées dépend très clairement des lois, des règlements et du processus d'acquisition et de prise de décisions des pays participants, n'est-ce pas?

À mon avis, ce n'est pas aussi simple que vous le laissez entendre, en disant que si nous décidons de lancer un processus concurrentiel, nous briserons en quelque sorte le protocole d'entente, et que, par conséquent, nous ne pourrions plus profiter des investissements considérables des gouvernements précédents et de votre propre gouvernement. Pourquoi ne pourrions-nous pas suivre dans le cadre du protocole d'entente un processus plus transparent et ouvert qui nous permettrait d'en savoir plus, par exemple, à propos de l'énoncé des besoins dont vous avez parlé ce matin?

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Madame la ministre, vous avez 10 secondes.

L'hon. Rona Ambrose: Nous avons bel et bien suivi un processus transparent et ouvert. Comme vous le savez, la Défense nationale nous a donné pour mandat, il y a deux ans, d'acquérir des avions de chasse de nouvelle génération dans le cadre de la stratégie Le Canada d'abord. Depuis, les ministères de la Défense nationale et des Travaux publics ont mené des recherches qui ont permis de confirmer qu'un seul avion de chasse de nouvelle génération répond aux besoins du Canada. Donc, laissez entendre que nous...

J'aimerais vous rappeler que ce n'est pas le processus d'acquisition qui dicte les besoins; c'est plutôt l'inverse. C'est d'ailleurs mon travail. Au bout du compte, le ministère des Travaux publics ne lancera aucun processus concurrentiel s'il sait très bien qu'un seul produit répond aux besoins du client. Étant donné que nous disposons d'un énoncé clair des besoins et qu'un seul appareil peut y répondre d'après nos recherches, ce serait une perte de temps et de ressources d'entamer un processus concurrentiel pour le plaisir.

• (1015)

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Monsieur LeBlanc, j'écoute votre rappel au Règlement.

L'hon. Dominic LeBlanc: J'invoque le Règlement. Monsieur le président, la ministre a parlé de recherches et de l'énoncé des besoins. Je me demandais si vous pourriez lui demander de... étant donné qu'on peut sûrement trouver une solution à la question des droits d'auteur dont le ministre de la Défense a parlé. Je suis surpris d'apprendre que ce n'est pas l'Aviation canadienne qui a rédigé les documents.

Dans le respect des droits d'auteur, bien entendu, pourriez-vous demander aux ministres de déposer les documents portant sur les recherches et sur l'énoncé des besoins?

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Bien sûr, nous pouvons le faire. À 13 h 45, lorsque nous débattons de la motion sur l'énoncé des besoins, quelqu'un pourrait déposer une motion pour demander aux différents ministres de produire ces documents. Nous ferons rapport à la Chambre en fonction de la réponse des ministres. Je ne veux pas me lancer dans tout cela avant 13 h 45, mais nous pourrions certainement le faire, monsieur LeBlanc. Merci.

Monsieur Hawn.

M. Laurie Hawn: J'aimerais rapidement ajouter quelque chose. Je crois que d'autres témoignages à venir aujourd'hui nous en apprendront davantage sur certaines de ces recherches de très grande envergure.

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): C'est possible, mais dans le cas contraire, c'est ce que nous pourrions faire.

M. Laurie Hawn: Tout à fait.

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Les conservateurs ont maintenant la parole pour cinq minutes.

Monsieur Payne, allez-y.

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

Je remercie les témoins d'être venus comparaître aujourd'hui. S'il me reste du temps, j'aimerais le partager avec M. Hawn.

Tout d'abord, par l'entremise du président, je voudrais demander à M. le ministre MacKay s'il a une idée du temps nécessaire pour construire un de ces avions. Vous avez dit que ce ne sont pas des appareils standards et qu'ils demandent une bonne planification.

L'hon. Peter MacKay: Je vous remercie de votre question. La conception de l'appareil, toujours en cours, a débuté entre le début et le milieu des années 1990. L'avion pourra évidemment être fabriqué dans les années à venir, et nous prévoyons en prendre possession vers 2016.

Comme vous voyez, c'est un appareil de grande envergure et de haute technologie doté d'un équipement sophistiqué; c'est un avion furtif, ce qui lui confère une capacité unique... On a déjà dit plusieurs fois au cours de la réunion qu'il s'agit du seul — je dis bien du seul — avion de cinquième génération sur le marché. Sa production est donc un processus considérable et de longue haleine.

Je vous rappelle que l'industrie aérospatiale canadienne a profité de sa participation à la conception de l'appareil. Comme mon collègue M. Clement l'a dit, le Canada y prend part depuis 1997.

Ces avions sont tout simplement les meilleurs au monde; nous voulons que les Forces canadiennes possèdent ce qu'il y a de mieux, étant donné les grandes attentes que nous nourrissons à leur égard. Les Forces canadiennes et leur équipe de maintenance font l'objet d'un grand nombre de demandes. Nous croyons qu'elles méritent ce soutien et ce genre d'appareil. Ainsi, les militaires pourront accomplir leurs missions en sécurité et rejoindre leur famille sains et saufs une fois le travail terminé.

M. LaVar Payne: Cet appareil prend donc beaucoup de temps à planifier, à concevoir et à construire. Il ne se vend pas chez Walmart.

L'hon. Peter MacKay: C'est exact. En fait, notre participation au protocole d'entente comporte de grands avantages pour l'industrie, ce dont mes collègues ont parlé. D'autres pays aussi pourront se procurer l'appareil, et certains y songent déjà — le Japon, Singapour et même Israël, depuis peu. Ces pays devront payer plus cher que le Canada pour se procurer l'avion, car nous avons l'avantage de faire partie du projet depuis sa phase initiale de conception et d'avoir signé le protocole d'entente.

M. LaVar Payne: Monsieur le président, par votre entremise, j'aimerais poser une autre question au ministre MacKay.

M. Bachand a dit plus tôt que lorsqu'il achète une voiture avec des options particulières, il pourrait poursuivre le concessionnaire s'il ne lui livrait pas la bonne voiture avec les bonnes options.

Ma question porte donc sur les besoins pour cet avion. Les Forces canadiennes, plus particulièrement l'Aviation canadienne, ont énoncé leurs besoins. L'appareil possèdera-t-il les caractéristiques recherchées?

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Monsieur le ministre, vous avez deux minutes.

L'hon. Peter MacKay: J'en suis persuadé: le général Deschamps, chef d'état-major de la Force aérienne, le général Watt, son prédécesseur, et M. Dan Ross, chef des acquisitions au sein du ministère, qui comparaitra aussi, s'entendent tous pour dire que les besoins justifient ce type d'avion.

Les gens demandent ce que c'est, un F-35. Cet appareil est doté d'une discrétion radar qui nous permet de détecter les menaces possibles avant d'être repérés. Cette furtivité le rend pratiquement invisible grâce à une technologie de pointe ayant nécessité des années de recherches et des investissements considérables. Nous pouvons en profiter, étant donné notre participation au protocole d'entente.

L'avion est aussi doté d'une incroyable capacité de communication à bord avec les autres F-35. Lors d'une opération internationale, les appareils peuvent donc pratiquement se parler, ce qui leur confère un avantage incroyable. Ils possèdent aussi un système d'armes dernier cri. Tout ceci correspond à la description d'un avion de cinquième génération.

Je ne suis pas très compétent en technologie, et je ne suis pas un pilote non plus. Je laisserai le général Deschamps et les autres témoins vous en parler davantage. La furtivité, cet élément unique aux avions de cinquième génération, est la raison pour laquelle il s'agit du bon appareil au bon prix, comme nous l'avons dit; de plus, nous faisons partie du processus depuis le début. Tout ceci prouve que le ministère et les experts ont pris une décision avisée en consultation avec l'industrie.

Je suis persuadé que cet appareil de cinquième génération nous sera très utile à l'avenir, tant pour contrer les menaces actuelles que celles à venir. Comme nous l'avons fait lors de l'acquisition des CF-18, il faut rester à l'affût et prévoir les menaces possibles pour notre pays, ce qui correspond à nos responsabilités.

●(1020)

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Merci, monsieur le ministre.

[Français]

Monsieur Bouchard, vous disposez de cinq minutes.

M. Robert Bouchard (Chicoutimi—Le Fjord, BQ): Merci, monsieur le président.

Madame la ministre, messieurs les ministres, bonjour.

Ma première question s'adresse à M. MacKay.

Vous êtes venu à Bagotville la semaine dernière pour annoncer les 24 chasseurs qui y seront localisés. Cependant, vous n'avez rien dit sur le niveau d'entretien et le maintien des emplois. À l'heure actuelle à Bagotville, les niveaux d'entretien 1 et 2 ainsi qu'une partie du niveau 3 sont dispensés.

Monsieur le ministre, pouvez-vous nous dire si ces niveaux seront maintenus ou augmentés? Je parle ici des niveaux d'entretien que l'on connaît actuellement dans le cas des F-18 et du niveau d'emploi, qui représente environ 1 500 militaires et civils.

L'hon. Peter MacKay: Merci beaucoup, monsieur le président et cher collègue.

Le ministère de la Défense nationale a clairement l'intention de baser ces nouveaux aéronefs à la fois à Bagotville et à Cold Lake, dans une proportion de 50-50. Le Bloc québécois demandait 40 p. 100, mais le gouvernement du Canada a surpassé les attentes en offrant 50 p. 100. C'est donc une bonne nouvelle pour la base de Bagotville.

[Traduction]

L'annonce à propos de l'escadron d'entraînement viendra plus tard. La décision dépendra en grande partie des besoins. Le programme d'entraînement complet n'a pas encore été établi; ce sera fait à l'approche de la date de livraison des avions. On déterminera alors où les appareils seront basés. Pour l'instant, on sait toutefois que 24 d'entre eux iront à Bagotville et 24 autres à Cold Lake, où M. Hawn en a fait l'annonce. La décision ayant trait aux autres avions sera prise selon les besoins opérationnels, comme on peut s'y attendre.

Nous continuerons d'utiliser les ressources et les infrastructures qui soutiennent actuellement les opérations des chasseurs à réaction à ces deux endroits. Étant donné que les F-35 seront positionnés aux bases des Forces canadiennes de Bagotville, avec le 425^e Escadron, et de Cold Lake, avec le 409^e Escadron, les deux communautés pourront continuer de profiter de retombées économiques appréciables. En d'autres mots, les emplois et le personnel militaire y resteront si les appareils y sont principalement basés, ce qui vous tient à coeur. Au bout du compte, les coûts indirects liés à l'entraînement seront réduits puisque les deux bases poursuivront leurs opérations et qu'on pourra tirer le meilleur des appareils.

[Français]

M. Robert Bouchard: Monsieur le ministre, il ne faut pas jouer avec les mots: 24 sur 65, ça ne représente pas 50 p. 100. Vous en avez annoncé 24 pour Bagotville et 24 pour Cold Lake, mais il en reste 17. Vous avez donc encore des devoirs à faire, monsieur le ministre.

Vous avez aussi annoncé, lors de cette journée...

●(1025)

[Traduction]

L'hon. Peter MacKay: Permettez-moi de remettre les pendules à l'heure, monsieur. J'ai simplement dit qu'on décidera plus tard où iront les 17 autres avions pour l'entraînement.

[Français]

M. Robert Bouchard: ... un investissement de 2,7 millions de dollars pour la modernisation des infrastructures en vue d'accueillir les nouveaux F-35. Pour ce qui est du hangar n° 2 à Bagotville, on sait que refaire un hangar coûte 40 millions de dollars. On peut donc dire qu'en matière de modernisation des infrastructures, ce montant de 2,7 millions de dollars est très minime.

Alors que vous investissez un milliard de dollars à Trenton pour accueillir les C-17, on se contente en quelque sorte, selon votre annonce, d'ajouter à Bagotville des unités modulaires préfabriquées afin d'assurer la pérennité au cours des 30 ou 40 prochaines années. J'ai donc certains doutes. À Bagotville, vous avez deux projets: le projet expéditionnaire, qui manque véritablement de sérieux, et les F-35. On peut dire, en ce qui concerne les 2,7 millions de dollars que vous avez annoncés pour la modernisation des infrastructures, qu'il s'agit de miettes.

[Traduction]

L'hon. Peter MacKay: Vous comparez des pommes et des oranges en utilisant l'exemple des investissements à Trenton. Les appareils n'ont rien à voir entre eux. Là-bas, les hangars contiennent des C-17 et des C-130, de gros avions que nous venons d'acquérir. Il s'agit de deux scénarios différents: on ne peut pas comparer ces investissements en infrastructure avec la maintenance des avions de combat.

De plus, faites le calcul: si 24 avions vont à Cold Lake et 24 autres à Bagotville, cela représente 50 p. 100 des appareils. Quant aux 17 autres avions prévus pour l'entraînement... nous espérons qu'en les distribuant en parts égales, l'Aviation canadienne pourra prendre des décisions opérationnelles lui permettant de répondre à toutes les demandes.

Il n'y a donc rien d'incohérent, ici. Nous disons la même chose. On décidera où iront les avions d'entraînement lorsqu'on commencera à les recevoir.

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Merci, monsieur le ministre.

L'hon. Peter MacKay: Quant aux investissements à venir à Bagotville, nous procéderons selon les besoins.

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Monsieur le ministre, je dois passer au prochain intervenant.

Monsieur Braid, vous avez cinq minutes.

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

Je vous prie de m'excuser d'être arrivé quelques minutes en retard ce matin. J'aurais bien aimé venir de Kitchener — Waterloo à bord d'un F-35.

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): [Note de la rédaction: *Inaudible*]... mais les absences ont été dûment notées.

Vous avez cinq minutes.

M. Peter Braid: Merci, monsieur le président.

Madame la ministre Ambrose, permettez-moi de commencer par vous poser une ou deux questions.

Vous avez dit que tout a commencé en 1997, lorsque le F-35 a été choisi. On a alors mené un processus concurrentiel rigoureux. Pourriez-vous nous donner des détails sur le processus suivi par le gouvernement de l'époque?

L'hon. Rona Ambrose: Merci, monsieur le président.

C'est exact. Il y a eu un appel d'offres pour la fabrication de l'avion d'attaque interarmées. Comme vous le savez, le Canada s'est joint à ses alliés à titre de partenaire au sein du Programme d'avions d'attaque interarmées en 1997. Le choix du fabricant a été soumis à un processus d'appel d'offres long, rigoureux et intense qui s'est terminé en 2001. Lockheed Martin a été retenu pour fabriquer l'avion d'attaque interarmées.

Le Canada participe au Programme d'avions d'attaque interarmées depuis maintenant plus de 10 ans. Des sociétés canadiennes ont contribué au développement et à la conception du chasseur et participent aujourd'hui à sa fabrication.

Il y a deux ans, en 2008, le ministère de la Défense nationale a déclaré dans le cadre de sa stratégie de défense Le Canada d'abord que le Canada s'engageait à acheter la nouvelle génération de chasseurs. C'est notre responsabilité d'évaluer les fournisseurs potentiels en tenant compte des exigences du MDN. Le MDN a conclu que seul le F-35 satisfaisait à ses exigences. C'est notre responsabilité de confirmer cette conclusion, ce que nous avons fait. Par conséquent, nous avons accepté d'acheter le F-35 en application de notre protocole d'entente. En achetant les F-35 en vertu du chapitre 6 de ce protocole, je crois, non seulement nous avons accès à la chaîne d'approvisionnement mondiale, mais nous obtenons également une remise sur le prix de l'appareil, ainsi qu'une place de choix dans la chaîne de production.

C'est une bonne nouvelle pour les forces armées, car l'appareil satisfait à toutes leurs exigences. C'est une bonne nouvelle pour les contribuables canadiens, car nous obtenons une remise sur le prix de l'appareil en utilisant notre protocole d'entente pour faire cette acquisition. Et c'est une bonne nouvelle pour les sociétés canadiennes, car cet achat nous donne un accès prioritaire à la chaîne d'approvisionnement mondiale pour un maximum de 5 000 appareils.

• (1030)

M. Peter Braid: Merci beaucoup.

Monsieur MacKay, le 15 juillet dernier, le député libéral de Westmount—Ville-Marie, Marc Garneau, a dit: « Si les conservateurs ne mettent pas un terme à ce contrat, un futur gouvernement libéral le fera. »

Compte tenu des explications fournies par la ministre Ambrose concernant le processus d'appel d'offres rigoureux amorcé sous le gouvernement Chrétien, les Canadiens qui nous regardent aujourd'hui risquent de trouver cette déclaration au mieux opportuniste, et au pire hypocrite. De plus, ça ressemble à la décision prise à l'égard des Sea King.

Monsieur MacKay, avez-vous une opinion ou des observations à nous faire part à ce sujet?

L'hon. Peter MacKay: Pour revenir sur votre commentaire, c'est Art Eggleton, ministre de la Défense du gouvernement libéral en 2002, qui a vraiment mené cette initiative. Voici, en substance, ce qu'il a dit: Cette initiative sera une excellente occasion pour le MDN et l'industrie aérospatiale du Canada de participer à un des programmes de défense aérospatiale les plus passionnants du XXI^e siècle. Notre participation permettra de grandement améliorer notre interopérabilité avec nos alliés [...].

C'est ce qu'a dit M. Eggleton lorsqu'il était ministre de la Défense, en 2002. Vous avez raison de comparer les conséquences potentielles et les coûts pour les contribuables qu'entraînerait l'annulation de cet achat avec ce qui s'est produit dans le cas du programme des EH-101, que le premier ministre Chrétien a annulé d'un simple coup de stylo. Et vous savez quoi? Nous n'avons toujours pas d'hélicoptères pour le programme maritime, et cela nous a coûté plus d'un milliard de dollars. À cause de cette annulation, nous avons dépensé un milliard de dollars et nous n'avons pas acheté d'hélicoptères.

Après avoir pris connaissance des commentaires du Parti libéral et appris que ce parti avait l'intention d'annuler ou de retarder le contrat, Angus Watt, alors chef d'état-major de la Force aérienne, a dit: « Je suis particulièrement consterné d'apprendre que les libéraux annuleraient ce contrat à la première occasion. J'ai été commandant d'un escadron de Sea King au début de ma carrière et je connais trop bien les conséquences de ce genre de jeux politiques. »

Malheureusement, c'est exactement ce qui se produit: les jeux politiques peuvent être coûteux pour notre force aérienne, ils peuvent nuire à la défense de notre espace aérien, et ils peuvent priver l'industrie aérospatiale canadienne de milliards de dollars. Je préférerais qu'on aborde la question de l'approvisionnement avec moins de partisanerie. Ce serait plus avantageux pour nos hommes et nos femmes en uniforme. Cela leur permettrait de faire l'important travail que nous leur demandons de faire.

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Merci, monsieur le ministre.

Je vais maintenant céder la parole à M. Simms pour les cinq prochaines minutes.

M. Scott Simms: Merci, monsieur le président.

Monsieur MacKay, j'aimerais revenir sur un échange que vous avez eu plus tôt avec M. Hawn, je crois. La chose qui me dérange le plus de votre témoignage et de ce que j'ai entendu, ce qui me préoccupe, c'est que nous avançons sur une pente dangereuse en matière d'approvisionnement. Ce que je veux dire, c'est que nous héritons de choses qui nous sont imposées dans un dossier pour lequel la contribution canadienne est moindre et qui pourrait nous être moins avantageux que prévu. Je vous donne un exemple.

Vous avez parlé des menaces appréhendées. Un peu plus tôt, j'ai parlé d'un communiqué émis par le bureau du premier ministre au sujet du Tu-95. Maintenant, vous et M. Hawn dites, preuves à l'appui, que le Tu-95 constitue une menace... et que cet appareil accroît notre capacité à défendre notre souveraineté dans l'Arctique. Donc, si un Tu-95 s'approche de notre espace aérien, nous pourrions maintenant nous défendre.

Mais comment pouvez-vous parler de cet appareil en particulier alors que, si j'ai bien compris, le F-35 peut atteindre une vitesse de Mach 1,6, comparativement à Mach 1,8 pour le CF-18. Le CF-18 est donc plus rapide. De plus, comment cet appareil va-t-il affronter un Tu-95 si, comme vous le dites vous-même, il est pratiquement invisible?

C'est, en partie, ce qui me préoccupe dans ce dossier. Certaines des raisons avancées pour justifier le choix de cet appareil ne concordent pas.

Vous avez mentionné également... mais je vais d'abord vous laisser répondre.

L'hon. Peter MacKay: Merci.

Premièrement, pour ce qui est d'hériter de certaines choses, c'est votre parti, votre gouvernement qui nous a légué ce contrat. Soyons clairs: c'est un gouvernement précédent qui nous a légué ce contrat. Et nous vous en remercions, car ce fut le bon choix. C'est le bon appareil.

Concernant la capacité et la vitesse des deux chasseurs, elles sont comparables. Un F-35 qui décolle de Cold Lake mettra essentiellement le même temps qu'un CF-18 pour se rendre à l'extrémité de l'espace aérien du Canada.

Ce n'est pas moi qui le dit. Demandez à un expert. Je vais laisser au général Deschamps le soin de répondre à cette question, et vous pourrez discuter plus longuement avec lui dans le cadre des audiences du comité.

• (1035)

M. Scott Simms: Oui, et c'est pour cette raison que j'aimerais continuer à vous poser des questions à vous.

L'hon. Peter MacKay: Les capacités de cet appareil dépassent celles du CF-18. Il s'agit, évidemment, d'un appareil de cinquième génération, soit quatre générations plus jeunes que le CF-18. Il dispose de nouveaux capteurs embarqués et de la technologie furtive — que seule la cinquième génération de chasseurs possède — et il permet d'assurer l'interopérabilité avec les autres pays membres de l'OTAN et du NORAD. Selon l'avis d'experts comme le général Deschamps, c'est exactement le genre de chasseur dont nous avons besoin non seulement pour aujourd'hui, monsieur Simms, mais aussi pour demain, peu importe les menaces aériennes et maritimes.

Peut-être que le général Deschamps pourrait parler davantage de la capacité et de la vitesse de l'appareil.

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Puisque le général Deschamps doit prendre la parole lors de la prochaine série de questions, je vais laisser M. Simms terminer. Je suis convaincu qu'il aura des questions à poser au général.

Monsieur Simms.

M. Scott Simms: J'ai l'impression que le Canada n'a joué qu'un rôle passif dans ce processus amorcé en 1997. Il me semble que le Canada ne s'est jamais vraiment engagé dans ce processus avant que Lockheed Martin ne soit choisi. Donc, au départ, je craignais que les Américains n'influencent notre décision concernant notre nouveau chasseur, mais maintenant vous soulevez la question du droit d'auteur.

Puisqu'il est également question de droits d'auteur, qui exactement rédige l'énoncé de nos besoins? Les Américains? Lockheed Martin? Rédigent-ils aussi l'énoncé de nos besoins?

L'hon. Peter MacKay: Peut-être devriez-vous poser cette question aux membres de votre parti.

M. Scott Simms: Avant de terminer, pourriez-vous nous dire quand exactement nous allons avoir des appareils de recherche et de sauvetage à voilure fixe?

L'hon. Peter MacKay: Monsieur Simms, permettez-moi de rectifier les faits. C'est de la foutaise que de laisser entendre que notre participation n'était que théorique sous l'ancien gouvernement, votre gouvernement. Nous avons fourni 168 millions de dollars sous l'administration précédente, somme qui pourrait bien être perdue en même temps que les retombées dont pourrait jouir l'industrie aérospatiale canadienne. Ce n'est donc pas vrai.

Pour ce qui est de ce que nous pourrions faire pour l'industrie aérospatiale canadienne dans l'avenir, il en a été question en quelques détails.

En ce qui concerne les appareils de recherche et de sauvetage à voilure fixe, il n'y a pas de choix à faire. L'achat des aéronefs de combat n'exclut pas celui des appareils de recherche et de sauvetage à voilure fixe. Nous mettons en oeuvre un processus extrêmement rigoureux qui, nous espérons, nous permettra, une fois conclu, de passer à l'action cette année. C'est, ici encore, un dossier que votre gouvernement a négligé. Nous en avons hérité et nous nous en sommes occupé. Nous sommes prêts à acheter les nouveaux appareils de recherche et de sauvetage à voilure fixe dans un très proche avenir.

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Vous disposez de dix secondes, monsieur Simms.

M. Scott Simms: Il devrait donc se passer quelque chose de concret dans le dossier des appareils de recherche et de sauvetage à voilure fixe cette année? Parce que pour l'instant, malgré les trois ministères qui sont intervenus, vous avez fait appel au Conseil national de recherche...

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Monsieur le ministre, oui ou non.

L'hon. Peter MacKay: Nous avons demandé des conseils indépendants au Conseil national de recherche pour nous aider à acheter le nouvel appareil à voilure fixe...

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Merci.

Je sais que vous vouliez passer la remarque, monsieur Simms. Merci.

Monsieur Calkins, vous avez cinq minutes.

M. Blaine Calkins (Wetaskiwin, PCC): Merci, monsieur le président.

Je croyais que nous allions passer à mon collègue, monsieur Wallace, mais c'est parfait.

Je tiens certainement à remercier mes collègues de comparaître aujourd'hui. C'est avec joie que je suis de retour au sein du Comité de la défense, même si ce n'est que pour une journée. J'ai certainement aimé en faire partie au cours de ma première année au poste de député. Je suis également heureux de voir que M. Bouchard est aussi de retour. Nous en avons passé du temps à voyager et à discuter avec diverses personnes au sujet de nos forces armées.

Monsieur le ministre MacKay, je suppose que c'est à vous que ma question s'adresse par l'entremise du président.

L'absurdité de la position libérale nous a été léguée. Les tergiversations qui entourent cette politique sont aberrantes, mais nous ne devrions pas nous en étonner, je suppose. Ce n'est rien de bien nouveau. D'après ce que je comprends, la flotte de CF-18 est composée d'appareils d'une limite opérationnelle de 5 000 heures de vol. Je crois que la fin de la vie de ces appareils est imminente. Nous en avons près de 140 au départ, alors qu'il ne nous en reste plus que 80 qui soient fonctionnels et opérationnels.

Les membres de l'opposition réclament l'annulation d'un programme qu'ils ont pourtant lancé. Le Canada s'est énormément investi dans le dossier. Je crois que les options qui s'offrent à nous nous ont clairement été exposées. Nous pouvons nous retirer du programme, puis décider d'y effectuer des achats ou simplement acheter le Lightning F-35 à un taux plus élevé que celui dont nous bénéficierions actuellement parce que nous faisons partie du programme.

L'autre solution, en cas de retrait, consisterait à chercher un avion de combat de quatrième génération, lequel ne satisferait certainement pas aux exigences opérationnelles. À moins qu'un prochain gouvernement ne déclare que nous n'en avons plus besoin: le ciel nous en préserve.

Je suppose que ce que je veux vous dire, à vous et à tous mes collègues ministres ici réunis, c'est que quand on examine attentivement la question, ce sont là nos quatre options. Revenir à un appareil de quatrième génération... je ne crois pas que nous puissions prolonger la durée de vie opérationnelle du CF-18. Cette flotte a fait son temps. Même si nous en réduisons les exigences opérationnelles et le temps de vol, ils dureront jusqu'à quoi, 2020 tout au plus?

Pourriez-vous nous dire laquelle de ces solutions vous semble la meilleure à votre avis? À ce que je peux voir, il n'y a que quatre options.

• (1040)

L'hon. Peter MacKay: Monsieur le président, c'est, de toute évidence, l'achat de nouveaux appareils qui constitue la solution la plus sensée. Je remercie mon collègue de me poser la question.

En fait, le premier ministre se trouvait dernièrement à Montréal pour annoncer un nouvel investissement afin de moderniser la flotte actuelle de 78 chasseurs CF-18. Ce nouvel investissement nous permettra de voir venir jusqu'en 2020 au moins. Nous devrions commencer à recevoir les F-35 vers 2016 ou 2017. Nous demeurerons donc opérationnels. On aura le temps d'offrir la formation afin d'assurer la transition dans des bases aériennes comme celles de Bagotville et de Cold Lake.

Comme vous l'avez indiqué, des contrats ont déjà été annulés ou retardés par le passé. C'est du déjà-vu, un cauchemar, comme ce fut le cas lors de l'annulation du remplacement des Sea King. Nous utilisons maintenant des Sea King datant de 45 ans en raison de cette décision. À cause de cette intervention partisane politique, on a, d'un trait de plume, annulé un contrat, ce qui a coûté 1 milliard de dollars aux contribuables et a eu un prix considérable pour les forces armées au chapitre de la capacité de continuer de patrouiller l'espace aérien dans l'Atlantique et le Pacifique et de mener des missions internationales, pour lutter contre les pirates, par exemple, dans des régions comme les côtes de l'Afrique, dans les parages de la Somalie.

Il est crucial de demeurer opérationnel. Ces investissements nous préparent pour l'avenir en nous permettant d'avoir des appareils de cinquième génération qui, comme vous l'avez souligné, n'ont pas leur pareil. Nous n'aurons donc pas à nous contenter d'appareils désuets, sans pièces de rechange ni chaîne d'approvisionnement, comme en ont les nouveaux appareils de cinquième génération.

C'est l'appareil qu'il nous faut. C'est le meilleur au monde, destiné à l'élite des pilotes. Grâce à lui, les forces aériennes canadiennes seront à leur meilleur pour protéger notre pays, pour participer à des missions internationales et pour répondre aux attentes des Canadiens en promouvant et en protégeant notre souveraineté.

M. Blaine Calkins: Simplement pour assurer le suivi, je crois que nous avons initialement acheté 138 CF-18. Si c'est effectivement le nombre que nous avons acheté et qu'il ne nous reste plus que 80 appareils opérationnels, comment pouvons-nous savoir qu'il nous en faut 65 aujourd'hui?

L'hon. Peter MacKay: Voilà une excellente question. En raison de la nouvelle technologie — la furtivité, l'interopérabilité que nous aurons avec nos collègues de NORAD —, nous bénéficierons de

cette flotte élargie de F-35, qui survoleront l'Amérique du Nord pour patrouiller nos côtes dans le cadre de NORAD. Selon des spécialistes de la question, comme le général Deschamps, le nombre optimal d'aéronefs est de 65. Le général pourra vous en dire plus au sujet de la capacité technique.

Grâce à tous les progrès techniques que comportent les appareils de cinquième génération, ils peuvent accomplir ce que font actuellement 78 appareils. Les 65 appareils auront une capacité équivalente et même supérieure, en raison de la furtivité, de la technologie et de l'interopérabilité.

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Merci, monsieur le ministre.

Je laisse à M. Wallace le soin de terminer le deuxième tour.

Vous disposez de cinq minutes, monsieur Wallace.

M. Mike Wallace (Burlington, PCC): Merci, monsieur le président.

Je remercie également les ministres de comparaître aujourd'hui.

C'est tout un honneur pour moi d'être ici aujourd'hui. Je suis extrêmement fier que notre gouvernement décide d'acheter les F-35. En fait, un autre ministre, le ministre Van Loan, visite aujourd'hui une usine située à Burlington: Goodrich Aerospace Canada. Cette usine, qui emploie environ 130 personnes, effectue la réparation et l'entretien de trains d'atterrissage. Elle aura l'occasion de soumissionner et de décrocher un contrat dans le cadre du programme de F-35.

Quand je parcours ma circonscription et que je parle à la population des villes où ces emplois sont créés et maintenus, y a-t-il...? Êtes-vous en train de me dire qu'en vertu du protocole d'entente et de nos relations avec nos partenaires, il sera possible de faire la réparation et l'entretien non seulement de la flotte de F-35 du Canada, mais également de celle d'autres pays?

De combien d'années est-il question? Est-ce une occasion qui se prolongera sur 40 ans? Compte tenu des derniers développements, quels sont les retombées à long terme que Burlington pourrait retirer?

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Ministre Clement.

L'hon. Tony Clement: Je commencerai par là en indiquant que vous avez parfaitement raison: une bonne partie de ces contrats prévoient une durée de vie de 40 ans. Les ententes industrielles négociées par Industrie Canada avec Lockheed, Pratt & Whitney et GE Rolls-Royce constituent certainement la clé qui ouvrira la porte de la chaîne d'approvisionnement mondiale. Que l'on demande à Goodrich dans votre circonscription ou à Pratt & Whitney à Montréal, tous diront la même chose. Je présume que ces entreprises témoigneront elles aussi devant le comité.

C'est la clé des emplois futurs. Il ne s'agit pas seulement d'assurer l'approvisionnement au Canada, mais également d'avoir accès à la chaîne d'approvisionnement mondiale. Voilà ce que veut l'industrie. C'est ce que les entreprises m'ont dit qu'elles voulaient dans les futures ententes de RIR, et elles seraient certainement d'accord dans le cas des F-35.

Alors oui, il est question d'un flux de travaux qui se prolongera sur plusieurs décennies et qui permettra aux entreprises d'embaucher la main-d'oeuvre compétente. L'industrie aérospatiale canadienne emploie 83 000 personnes. Nous sommes des chefs de file mondiaux dans moult aspects de l'aérospatiale. Je veux non seulement que ces 83 000 personnes aient un emploi garanti, mais que l'effet soit amplifié et, de toute évidence, mène au renouvellement d'emplois dans nos collectivités. Voilà le genre de réalisation que nous envisageons en prenant la décision que nous avons prise.

• (1045)

M. Mike Wallace: Merci, monsieur le président.

Monsieur le ministre MacKay, je présume que lorsque le programme a commencé en 1997, ce n'est pas nous qui avons reconnu que les CF-18 actuels ne dureraient que jusqu'en 2015 ou 2020. Je suppose que le gouvernement libéral précédent s'était rendu compte qu'une vision à long terme s'imposait: il faudrait du temps pour élaborer un plan, réaliser les études techniques et décider de la marche à suivre.

Hier soir, à la SRC, le chef libéral s'est fait demander directement s'il annulerait le contrat. Il a tourné autour du pot et a donné une réponse indirecte. Je crois que la question est revenue à quelques reprises.

Comment réagit le ministère de la Défense quand il est incertain de ce que lui réserve l'avenir? Comment réagissent nos hommes et nos femmes en uniforme quand le chef libéral est incapable de répondre par oui ou par non, hésite et berne les Canadiens?

L'hon. Peter MacKay: Je crois qu'il est juste de dire que la situation mine leur moral. Dans certains cas, elle a également des répercussions sur les décisions qu'ils prendront concernant leur famille, selon l'endroit où ils seront affectés, et leur plans de carrière. Elle a également un effet à l'échelle internationale sur la confiance de nos alliés important, NORAD et l'OTAN.

Je veux revenir à la question du nombre d'appareils, fixé à 65. Selon le protocole d'entente actuel, que le gouvernement libéral a eu le mérite de signer et que nous avons maintenu, nous pourrions effectuer d'autres achats à un prix préférentiel. Nous jouirons ainsi d'une souplesse accrue afin de nous adapter à la situation qui pourrait se présenter dans l'avenir au chapitre de la sécurité.

C'est certainement important, et, je le répète, nos forces aériennes veulent à tout prix éviter de perdre pendant un temps leur capacité opérationnelle. Elles veulent pouvoir accomplir leur travail efficacement avec des aéronefs dignes de confiance.

Nous exigeons beaucoup de ces pilotes. Pour qu'ils puissent survoler l'Atlantique à l'altitude nécessaire et relever les défis auxquels ils font face, ils ont besoin d'un appareil doté de capacités de cinquième génération.

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Merci, monsieur le ministre.

Nous allons maintenant procéder à un tour éclair de deux minutes et demie—pour les questions et les réponses—afin de permettre aux quatre intervenants de poser leurs questions.

Monsieur Simms.

M. Scott Simms: J'aimerais revenir au protocole d'entente, car la question me préoccupe.

Je comprends le processus qui s'est appliqué au début, en 1997, mais en ce qui concerne l'avenir, pour ce qui est d'être maître de notre propre domaine et de décider de ce qui est le mieux pour le personnel canadien, j'ai certainement l'impression que nous avons

abandonné de nombreux éléments de notre processus décisionnel au profit d'une cause de loin supérieure.

Je suis heureux que Burlington se soit vue confier d'importants travaux et que les travailleurs canadiens qui oeuvrent dans cette industrie puissent faire un excellent travail et affronter la concurrence étrangère. Mais j'ai également l'impression qu'à bien des égards, les Canadiens veulent aussi récolter chaque dollar qui leur est dû sur le plan des RIR, et je crains que nous ayons mis cette politique de côté pour des raisons de furtivité—si je puis m'exprimer ainsi.

Je reprends ici la clause 3.2.1 du protocole d'entente signé en 2006, qui stipule que:

[Traduction] L'acquisition de véhicules aériens JSF sera assujettie aux lois et aux règlements, et à l'issue des processus décisionnels nationaux en matière d'approvisionnement du pays de chaque participant.

Je crois que c'est un aspect que nous avons laissé tomber. Au début, nous avons affirmé que nous mettrions en oeuvre un processus ouvert et transparent, mais nous continuons à revenir à une décision prise en 2001. C'est en quelque sorte une affaire conclue, et nous avons maintenant les mains liées.

• (1050)

L'hon. Tony Clement: Permettez-moi d'essayer d'éclaircir un peu la situation.

C'est Industrie Canada qui a conclu le protocole d'entente en 2006. Quand nous l'avons signé avec Lockheed Martin, ce n'était pas pour pouvoir rouvrir le contrat par la suite et confier du travail à Boeing. Personne ne signerait un contrat pareil. Le protocole d'entente stipule que nous allons travailler avec Lockheed Martin conformément à nos processus d'approvisionnement, dans le contexte prévalant au moment de la signature du contrat, c'est-à-dire la décision qu'a prise—avec raison—le gouvernement libéral précédemment au pouvoir de confier les travaux à Lockheed Martin. Voilà ce que dit le protocole.

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Je vous remercie beaucoup.

Nous avons maintenant fait le tour de la question.

[Français]

Monsieur Bachand, vous avez la parole pour une durée de 2 minutes et 30 secondes.

M. Claude Bachand: En terminant, j'aimerais poser deux questions.

Si j'ai bien compris — et je crois que tout le monde a compris la même chose —, vous laissez tomber votre politique de retombées économiques pour participer à la chaîne de montage. C'est bien cela? Oui, c'est ça.

Des compagnies canadiennes feront concurrence à celles de huit autres nations, dont celles des États-Unis et de la Grande-Bretagne, pour obtenir les contrats. Je veux savoir s'il existe un mécanisme grâce auquel on pourrait protester ou, du moins, contester si les compagnies canadiennes sont traitées injustement. C'est ma première question.

Ma deuxième question est la suivante. Est-ce possible que le contrat de services, le *end support service*, soit un contrat distinct et que pour les 9 milliards de dollars qui seront probablement octroyés, il soit possible pour le Canada d'avoir une protection afin que la majorité de ces travaux relatifs au *end support service* soient faits par des compagnies canadiennes pour ce qui est du contrat canadien?

L'hon. Tony Clement: Je peux répondre à cette question. Ce n'est pas vrai de dire que nous avons une politique différente pour les retombées. L'industrie aérospatiale canadienne nous dit qu'il est important d'avoir accès aux chaînes mondiales d'approvisionnement. Cette entente avec General Electric/Rolls-Royce, avec Pratt & Whitney Canada et avec Lockheed Martin garantit qu'il est possible d'avoir des contrats pour tous les avions — peut-être 5 000 —, et non seulement pour 65 avions du Canada. C'est une augmentation pour la concurrence globale que notre industrie peut avoir à l'avenir.

[Traduction]

L'hon. Peter MacKay: J'ajouterais simplement qu'en ce qui concerne les contrats d'entretien en place, comme je l'ai déjà dit, nous n'en connaissons le coût pour les contribuables que quand nous commencerons à recevoir les aéronefs. L'affaire fait donc l'objet de négociations, et l'industrie aérospatiale canadienne aura elle aussi la possibilité de participer aux travaux d'entretien. C'est le gouvernement qui assumera le coût annuel estimé à 250 millions de dollars, puisqu'on a décidé d'affecter ces appareils aux deux grandes bases aériennes actuellement en activité.

Tous les facteurs sont pris en compte. Comme l'a indiqué le chef d'état-major de la Force aérienne, c'est grâce à la vigilance et à une bonne préparation que nous découragerons nos ennemis, et nous décidons d'agir en ce sens.

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Monsieur le ministre, je vais devoir passer au prochain tour. Je suis certain que nous reviendrons à cette question.

Monsieur Harris, vous disposez de deux minutes et demie.

M. Jack Harris: Merci.

Nous avons maintenant un montant ferme, qui s'élève à 250 millions de dollars, je crois. Ce montant couvre les coûts de soutien et d'entretien, est-ce exact, monsieur le ministre? Il y aurait donc 10 milliards de dollars qui s'ajouteraient aux coûts d'achat.

Je veux poser une question qui nous ramène aux retombées industrielles et régionales, les RIR, parce que c'est le programme que nous imposons et attendons dans le cadre d'un processus d'appel d'offres, au dollar près. Si l'on abandonne cette politique pour avoir le droit de soumissionner ici dans un type de projet extrêmement poussé, fort complexe et terriblement concurrentiel à l'échelle mondiale, n'indiquons-nous pas par là que les RIR sont également superflus dans le cadre des autres processus d'acquisition, qu'elles sont...

•(1055)

L'hon. Tony Clement: Non, parce que ce projet est unique au monde. Jamais auparavant des pays se sont alliés pour concevoir un chasseur de cinquième génération qu'ils utiliseront en interopérabilité. C'est sans précédent.

Vous continuez de demander pourquoi nous procédons ainsi et pas autrement. C'est la première fois que l'on fonctionne de cette manière. Comme je continue de le dire, l'industrie canadienne peut en tirer un avantage en fournissant des pièces et des services de pointe qui lui ouvriront la porte des chaînes d'approvisionnement mondiales pendant des décennies.

Si vous en voulez la preuve, on a déjà repéré 85 entreprises qui pourraient décrocher des contrats avec les entrepreneurs principaux dans le cadre du protocole d'entente qu'Industrie Canada a signé avec ces derniers. Vous vous demandez peut-être ce que cette mesure signifie. Eh bien, jusqu'à présent seulement, 60 d'entre elles ont signé des contrats.

Donc, si vous me demandez si les entreprises canadiennes y trouvent leur compte, la réponse est « oui ».

M. Jack Harris: En répondant à une question précédente, vous avez déclaré que vous vouliez que les emplois, comme ceux dont a parlé M. Wallace, soient garantis. Mais bien sûr, rien n'est garanti dans ce projet. Comme vous le dites, il comprend une liste de contrats potentiels, et c'est là que...

L'hon. Tony Clement: Non, ces contrats sont garantis. Ils totalisent déjà 350 millions de dollars, sans compter le contrat d'AVCORP, qui s'élève à 500 millions de dollars. Voilà ce qu'il en est.

M. Jack Harris: Ce ne sont toutefois que des brouilles dans un projet de construction de 9 milliards de dollars...

L'hon. Tony Clement: Eh bien, ce n'est pas mal pour la première semaine.

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Je vous remercie beaucoup.

Je laisserai à M. Hawn le soin de conclure ce tour, avec une intervention de deux minutes et demie.

M. Laurie Hawn: Je vous remercie, monsieur le président.

Je souhaite formuler quelques observations et j'espère avoir le temps de poser une brève question.

Le processus de participation industrielle et d'octroi de contrat a évolué, comme l'ont fait l'industrie, les ministères et les Forces armées du Canada. Mais l'opposition n'a pas changé.

Quand j'ai commencé le... dans le cadre du programme de nouveaux chasseurs en 1977, qui est devenu le CF-18 par la suite, on envisageait une étape initiale suivie d'une période de 15 ans, après quoi nous achèterions un nouvel appareil. Il était donc question de 1988, d'une période de 15 ans, puis de l'achat d'un nouvel aéronef. Nous n'avons que trop tardé. Mais nous bougeons enfin.

Pour reprendre les propos de M. Simms, le rendement d'un appareil s'évalue par sa vitesse de vol. Si l'on se fie à cette logique, le CF-104, qui atteint la vitesse de 2 Mach, sera supérieur au CF-18 et au F-35, ce qui est insensé, puisque ces deux appareils transportent des missiles d'une vitesse de 4 Mach. Voilà où je veux en venir. Certaines de ces comparaisons ne permettent pas de comprendre parfaitement la situation.

Nous avons centré notre attention sur la mission de la souveraineté aérienne dans l'Arctique, la seule que cet appareil va accomplir. L'aéronef va mener de nombreuses missions—toutes celles que le CF-18 a accomplies et probablement davantage. La technologie furtive ne le rend pas vraiment invisible. Les bombardiers russes ou n'importe qui d'autre nous verra quand nous passerons à proximité. Ils sauront que nous sommes là. Ils ne nous repéreront pas aussi rapidement qu'avant, voilà tout. On comprend donc très mal certains des fondements de ce genre de programme et de ce type d'appareil.

J'ai une brève question à poser, probablement au ministre Clement, par votre entremise, monsieur le président. Nous avons parlé du processus d'appel d'offres. Si nous retournions dans le passé et lancions le processus, ne retarderions-nous pas toute l'affaire? Ne perdriions-nous pas des contrats et des emplois? Ne nuirions-nous pas à l'économie canadienne?

L'hon. Tony Clement: Vous soulevez une question cruciale ici. Certains se demandent pourquoi nous signons le contrat maintenant. Eh bien, voici pourquoi. La chaîne d'approvisionnement mondiale s'établira en bonne partie d'ici la fin de l'année. Si nous n'agissions pas maintenant, les entreprises canadiennes risquaient de ne pouvoir soumissionner et faire partie de la chaîne. En fait, c'est ce que nous a laissé entendre l'industrie canadienne dans les mois précédant la signature du contrat. En reprenant le processus depuis le début, nous courrions le risque de fermer la porte au nez des entreprises canadiennes.

L'hon. Peter MacKay: Si je peux me permettre d'intervenir brièvement —

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Je suis désolé, mais nous respectons notre horaire à la minute près et nous avons maintenant terminé.

Au nom des membres du comité, je tiens à remercier les trois ministres d'avoir comparu. Je suis convaincu que c'est parce que c'est moi qui présidais la séance.

Je remercie également les membres du comité de leur coopération.

Nous suspendons maintenant la séance pour cinq minutes.

Merci.

• (1100)

(Pause)

• (1105)

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Honorables membres du comité, nous entendrons maintenant le deuxième groupe de témoins.

Nous accueillons aujourd'hui Dan Ross, sous-ministre adjoint, Matériel, ainsi que le lieutenant-général Deschamps, chef d'état-major de la Force aérienne. Michael Slack, gestionnaire du projet de F-35, directeur de la Coopération intercontinentale, Matériel, le colonel Burt, directeur, capacité de la prochaine génération de chasseurs, commandement aérien, Tom Ring, sous-ministre adjoint, et Johanne Provencher, directrice générale, Secteur des projets de défense et des grands projets, témoigneront également.

Je crois comprendre que seulement trois personnes doivent prendre la parole. Nous commencerons par le lieutenant-général Deschamps.

Je vous souhaite la bienvenue, général. Vous connaissez le topo. Vous disposez de cinq minutes pour faire votre exposé, après quoi nous procéderons à un premier tour de questions de sept minutes, puis à des tours de cinq minutes. Les membres du comité auront ainsi la possibilité de poser un maximum de questions.

Général, vous avez la parole.

[Français]

Lieutenant-général J.P.A. Deschamps (chef d'état-major de la Force aérienne, ministère de la Défense nationale): Merci, monsieur le président, membres du comité. Je vous remercie de me donner l'occasion d'aborder la question de l'acquisition de l'avion d'attaque interarmées F-35 Lightning II en tant que prochain avion de chasse du Canada.

[Traduction]

Le CF-18 Hornet rend d'excellents services au Canada depuis plus de 28 ans. Le Hornet demeurera notre chasseur de première ligne jusqu'aux alentours de 2020, lorsqu'il atteindra la fin de son cycle de vie. Cela permettra la mise en service du Lightning II.

Des chasseurs pilotés sont indispensables à notre capacité de maintenir le contrôle et la souveraineté de notre espace aérien, que ce soit au Canada ou à l'étranger. Il s'agit d'un fait pour toute force aérienne moderne, et tous les pays industrialisés le reconnaissent.

[Français]

Ni un véhicule aérien sans pilote ni toute autre plateforme n'est en mesure d'exécuter cette tâche à la fois exigeante et complexe, qu'il s'agisse d'opérer dans un contexte air-air ou air-sol. Si vous ne contrôlez pas l'espace aérien au-dessus de votre zone d'opération, qu'elle soit maritime ou terrestre, vous allez probablement échouer ou essuyer des pertes inacceptables. Pour remporter la victoire, vous devez pouvoir empêcher votre adversaire de pénétrer dans cet espace aérien. En inscrivant dans sa stratégie de défense intitulée *Le Canada d'abord* son engagement à acquérir de nouveaux chasseurs, le gouvernement reconnaît ce besoin.

[Traduction]

L'analyse des exigences obligatoires du prochain avion de chasse du Canada a permis de conclure que seul un chasseur de cinquième génération répondrait à ces exigences dans l'environnement de sécurité de plus en plus complexe de demain. Le Lightning II est le seul chasseur de cinquième génération auquel le Canada a accès. Mais ce n'est pas tout. Le F-35 offre le meilleur rapport qualité-prix de tous les chasseurs à notre disposition.

Le F-35 Lightning II et le Programme de l'avion d'attaque interarmées apportent des avantages uniques. Le F-35 Lightning II est conçu selon la technologie furtive, ce qui signifie qu'il s'agit d'un aéronef à faible visibilité. Cette furtivité réduit considérablement sa signature électromagnétique et réduit le risque de détection par les systèmes de détection ennemis. Ce chasseur offre un niveau de risque moindre, une surviabilité accrue pour le pilote, de même que des capacités améliorées de renseignements, de surveillance et de reconnaissance.

Le Lightning II incorpore des technologies perfectionnées de détection et de fusion de données qui recueillent des données, en font la synthèse et les affichent. Cela aidera les pilotes à comprendre en un seul coup d'oeil la situation tactique, de prendre rapidement des décisions tactiques complexes et d'agir avec décision.

Le chasseur s'occupe automatiquement d'une bonne partie de la cueillette et de la synthèse de données que les pilotes doivent maintenant faire eux-mêmes, des tâches qui sont devenues presque surhumaines, autant par leur quantité que par leur vitesse d'exécution. En fait, le chasseur agit comme copilote.

[Français]

Le chasseur sera interopérable avec nos alliés. Neuf autres pays partagent les mêmes valeurs. Ce sont des partenaires ayant signé le Protocole d'entente sur l'avion d'attaque interarmées. Notre interopérabilité avec eux sera uniforme, sécuritaire et efficace au sein du NORAD et de l'OTAN ainsi que lors d'opérations coalisées. Le F-35 peut être maintenu en puissance. Nous pourrions remplacer les avions perdus ou en acquérir d'autres si le contexte international futur l'exige, puisque la chaîne de production sera active au moins jusqu'en 2035.

De plus, les logiciels seront continuellement mis à jour. Le Canada n'aura pas à accorder des contrats en solo pour la mise à niveau, ce qui nous permettra de réaliser d'importantes économies et d'assurer que le chasseur demeure à jour et qu'il s'adapte à l'évolution des technologies.

•(1110)

[Traduction]

Certaines personnes ont fait des remarques concernant la sécurité de fonctionnement d'un chasseur monoréacteur par rapport à un chasseur biréacteur. Il y a lieu de noter que les taux d'attrition liée aux réacteurs des chasseurs monoréacteurs et biréacteurs modernes sont équivalents. En d'autres mots, il n'y a pas d'écart statistique entre les taux de surviabilité en cas de panne de réacteur ou d'avaries de combat. Mais il faut noter que la configuration monoréacteur se traduit par des frais de fonctionnement et d'entretien sensiblement inférieurs.

En résumé, le F-35 Lightning II donnera au Canada la meilleure probabilité que les missions seront réussies et que nos hommes et nos femmes survivront et rentreront sains et saufs de leurs missions.

Nous faisons l'acquisition du F-35 Lightning II pour protéger les intérêts canadiens et contrer les menaces qui se dessineront à l'horizon. Acquis et maintenu en puissance dans le cadre du Programme de l'avion d'attaque interarmées, le F-35 présente le meilleur rapport qualité-prix pour les contribuables et permettra au Canada de conserver sa place au premier plan des opérations de chasse. Il fera en sorte que notre flotte de chasseurs demeure pertinente, flexible, viable et soutenable jusqu'au milieu du siècle.

[Français]

Mesdames et messieurs, je vous remercie.

[Traduction]

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Je vous remercie beaucoup de votre exposé, général.

Nous passerons maintenant à Dan Ross, sous-ministre adjoint, Matériels. Bienvenue.

M. Dan Ross (sous-ministre adjoint (Matériels), ministère de la Défense nationale): Merci, monsieur le président.

Aujourd'hui, en répondant à certaines de vos questions, j'espère pouvoir faire la lumière sur certaines informations qui ont circulé et vous confirmer que le F-35 est le bon choix pour le Canada et les Forces armées canadiennes.

Le F-35 est le seul chasseur de cinquième génération disponible en réponse à la Stratégie de défense « Le Canada d'abord ». Le seul autre modèle d'avion existant de cinquième génération, le F-22 Raptor, est uniquement un chasseur de supériorité aérienne qui n'est pas considéré exportable par le gouvernement américain.

Un chasseur de cinquième génération est essentiel, puisqu'il est doté de capacités technologiques telles que la furtivité et des interconnexions des capteurs — de tels éléments ne peuvent pas être ajoutés. Ils doivent être installés au départ à bord de l'aéronef. Ces capacités sont cruciales à la réussite et à la sécurité des missions. Notre nouvel aéronef doit demeurer actuel pour 35 ans. La menace ne reste pas les bras croisés: elle aussi renforce sa capacité.

En examinant les coûts, il est important de constater que le programme de 9 milliards de dollars proposé comprend plus que les coûts de 65 aéronefs. Le montant de 9 milliards de dollars comprend aussi près de deux milliards de dollars en coûts associés aux imprévus et à la fluctuation monétaire, de même que des éléments comme le soutien logistique intégré, les armes, l'infrastructure et les simulateurs, tous des éléments intrinsèques à l'acquisition d'une flotte d'avions-chasseurs.

Comme le ministre l'a indiqué, le Canada s'est joint au programme d'avions d'attaque interarmées en 1997, s'assurant ainsi que nous aurions accès aux renseignements les plus récents tout au long du

processus. Depuis le début, nous avons la participation pleine et entière du bureau de projet conjoint, qui comptait initialement un employé et qui englobe maintenant l'équipe que nous y avons aujourd'hui.

Vous vous souviendrez peut-être que durant la première partie du programme des avions d'attaque interarmées, le Canada et ses huit partenaires ont participé à un processus compétitif ouvert et transparent, mais qui fit l'objet d'un combat vigoureux et qui vit Lockheed Martin remporter la compétition plutôt que Boeing — ce qu'on a appelé la « bataille des avions X ».

J'aimerais également faire remarquer que les partenaires, y compris le Canada, ont fait une contribution directe dans le document décrivant les exigences opérationnelles. Les forces aériennes et la marine américaines membres du bureau de projet conjoint, avec la participation à temps plein des agents alliés, ont eu leur mot à dire au sujet des exigences. Ils ont dû agir ainsi pour s'assurer que les besoins des partenaires alliés seraient également satisfaits, à défaut de quoi, ils se seraient désistés. Nous avons été entièrement informés au cours du processus, qui a débouché sur l'annonce de la victoire de Lockheed Martin en 2002.

Aujourd'hui, environ 10 ans plus tard, je crois que nous avons réussi et que le gouvernement a sélectionné l'aéronef de cinquième génération le plus efficace et abordable afin de répondre aux besoins du Canada pour les 30 prochaines années. En même temps, l'industrie canadienne, qui a déjà reçu plus de 800 millions de dollars en contrats de F-35, se retrouve dans une position privilégiée lui permettant de profiter d'opportunités à venir d'une valeur de 12 milliards de dollars durant la vie utile des appareils, une vie qui ne fait que commencer.

Il est important de noter qu'il y a une quantité étonnante de contenu canadien dans le F-35, un contenu qui persistera tout le long de la vie du programme pour l'achat de tous les F-35. Par exemple, des éléments comme le contrôleur de gestion thermique, l'empennage horizontal et les revêtements de voilure sont des produits du Canada. De plus, l'industrie canadienne sera en bonne position pour assurer le soutien de ces aéronefs tout le long de leur vie utile partout sur la planète. Cela pourrait représenter jusqu'à 4 milliards de dollars en opportunités économiques.

Plusieurs ont remis en question les coûts en service prévus pour le F-35. Ces coûts ne sont pas encore pleinement définis, puisqu'il s'écoulera six ans avant que nous ne recevions un appareil, mais je peux vous assurer que, comme l'a indiqué le ministre MacKay, ils seront comparables aux coûts de soutien de nos F-18 actuels ou de tout autre aéronef moderne. Par exemple, un F-35 pourra, lorsqu'il reviendra à la base après une mission, annoncer au système de logistique quelles sont les pièces de rechange dont il a besoin, et ce, avant même d'atterrir.

Nous travaillons et collaborons actuellement avec nos partenaires du programme d'avions d'attaque interarmées afin de développer le concept de support global le plus efficace pour cette flotte, comme un bassin allié de pièces de rechange, qui diminuera au maximum nos coûts en service.

•(1115)

Mesdames et messieurs, voilà qui met fin à mon exposé.

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Merci beaucoup, monsieur Ross.

Nous entendrons maintenant notre troisième et dernier intervenant, Tom Ring, sous-ministre adjoint, Travaux public et Services gouvernementaux Canada.

Monsieur Ring.

[Français]

M. Tom Ring (sous-ministre adjoint, Travaux publics et Services gouvernementaux Canada): Merci, monsieur le président.

Comme vous l'avez mentionné, je m'appelle Tom Ring et je suis sous-ministre adjoint de la Direction générale des approvisionnements de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada.

[Traduction]

Comme plusieurs d'entre vous le savez, Travaux publics et Services gouvernementaux Canada est un organisme de services communs pour le gouvernement. Les activités du ministère visent à fournir aux ministères, conseils et organismes fédéraux des services destinés à les aider à réaliser leurs programmes. En conformité avec la Loi sur la production de défense, le ministre de TPSGC a le pouvoir exclusif de faire l'achat ou l'acquisition du matériel de défense et de construire les ouvrages de défense que requiert le ministère de la Défense nationale.

Le processus d'approvisionnement prévoit que les ministères définissent leurs besoins opérationnels, incluant les caractéristiques essentielles des produits et services requis. Sur réception de ces besoins, TPSGC évalue les sources possibles d'approvisionnement, détermine les différentes caractéristiques du dossier d'achat et élabore une approche de passation de contrat. Un élément clé de la fonction d'approvisionnement est d'assurer que l'approvisionnement de produits et services est conforme aux objectifs du gouvernement en matière de politiques.

Tout le processus d'approvisionnement est effectué conformément aux règlements et règles du gouvernement du Canada sur la passation de marchés, selon les principes de l'équité, de l'ouverture et de la transparence en maximisant l'utilisation des deniers publics.

Pour ce qui est du dossier qui nous intéresse aujourd'hui, le Canada participe au programme « Joint Strike Fighter » depuis 1997. Une participation dès le début du programme a permis aux alliés de l'OTAN, comme l'ont souligné mes collègues de la défense, d'acquiescer un chasseur à la fine pointe de la technologie et au coût le moins élevé possible. La participation du Canada, qui ne comportait que l'obligation d'acheter l'appareil, nous a permis de prendre part au processus concurrentiel tenu pour sélectionner le fournisseur responsable du « Joint Strike Fighter ». Cette participation a aussi fourni à l'industrie canadienne des possibilités importantes de faire partie du programme dans son ensemble. L'annonce du gouvernement, qui a fait part de son intention d'acquiescer le F-35 le 16 juillet dernier, représente une étape importante de ce processus.

Dans sa stratégie de défense « Le Canada d'abord », le gouvernement a inclus son engagement à remplacer les CF-18 avec un chasseur de prochaine génération. En fonction de cet engagement, le ministère de la Défense nationale a élaboré un énoncé de besoins plus détaillé. Mes collègues du ministère de la Défense nationale l'ont déjà indiqué et approfondiront la question, j'en suis certain.

Par la suite, la Défense nationale a informé TPSGC qu'il croyait que seul le F-35 Lightning II répondait aux besoins déterminés pour un avion de chasse de prochaine génération. Travaux publics et Services gouvernementaux a validé les besoins établis par la Défense nationale. Bien que d'autres avions de cinquième génération existent, ils sont soit non disponibles au Canada, soit en développement dans des pays non alliés. Ayant établi qu'il n'existe qu'une source d'approvisionnement pour répondre aux besoins approuvés, la

prochaine étape du processus d'approvisionnement consiste à évaluer les options permettant d'acquiescer les produits ou les services.

Comme on l'a déjà indiqué, on peut faire l'acquisition du F-35 au moyen du protocole d'entente relatif au Programme d'avions d'attaque interarmées. Cette approche offre de nombreux avantages comparativement à une acquisition par le biais d'une entente de vente militaire étrangère. Un de ces avantages, mais non le moindre, est une économie d'environ 8 p. 100. Donc, faire l'acquisition du F-35 par le biais du protocole d'entente est conforme à la politique du gouvernement en ce qui a trait à l'acquisition de produits et services offrant la meilleure valeur pour les contribuables canadiens. Enfin, le F-35 répondra aux besoins opérationnels établis par le ministère de la Défense nationale qui figurent dans la stratégie de défense « Le Canada d'abord ».

Je serai heureux de répondre aux questions que vous pourriez avoir.

• (1120)

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Mon adjoint législatif m'informe que M. Ron Parker, sous-ministre adjoint principal, Secteur de l'industrie, Industrie Canada, est dans la salle.

Monsieur Parker, je vous inviterais à prendre place à la table si jamais certaines questions concernent Industrie Canada — avec la permission du comité, qui me l'accorde, j'en suis sûr.

Nous laisserons maintenant la parole à M. Simms pour le premier tour, d'une durée de sept minutes.

Monsieur Simms.

M. Scott Simms: Merci, monsieur le président.

J'ai une question pour M. Ring.

Vous avez parlé des besoins opérationnels que l'on souhaite satisfaire, et le ministère de la Défense nationale vous a indiqué que le F-35 était la seule solution qui s'offre au personnel des Forces aériennes.

À quel moment ces besoins ont-ils été énoncés? Quand cet échange a-t-il eu lieu? Quand le ministère vous a-t-il informé de sa préférence pour le F-35?

M. Tom Ring: Je laisserai à mes collègues le soin de parler de l'élaboration de l'énoncé des besoins. Quant au ministère des Travaux publics, il a été informé plus tôt cette année.

M. Scott Simms: Le ministère vous a informé plus tôt cette année.

M. Tom Ring: Oui.

M. Scott Simms: Maintenant...

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Je vous demanderais de nouveau de communiquer les questions et les réponses en vous adressant au président pour maintenir l'ordre de la séance. Merci, monsieur Simms.

M. Scott Simms: Oh, c'est vrai. Je ne voulais pas laisser entendre que vous n'êtes pas important, monsieur.

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Non, et je n'ai pas laissé entendre que je vous laisserais poursuivre à moins que...

M. Scott Simms: Monsieur le président, avant de continuer, j'aimerais préparer le terrain. Vous ne me laisserez pas poser de question sur les avions de recherche et de sauvetage à voilure fixe, n'est-ce pas?

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Non.

M. Scott Simms: C'est bien ce que je pensais. Je voulais simplement régler la question. Je suis convaincu que M. Hawn serait d'accord.

Pour en revenir à la question qui nous occupe, il me semble que la décision a été prise pour nous en 2002, quand Lockheed Martin a été retenu comme fournisseur des F-35. Il s'en est écoulé du temps, entre dernièrement et 2002.

Le ministère de la Défense nationale vous a-t-il avisé antérieurement de sa préférence pour cet appareil? Il me semble qu'il aurait dû le faire depuis longtemps. De toute évidence, un autre joueur est intervenu, si vous n'avez été avisé que dernièrement.

M. Tom Ring: Je répondrai à cette question, puis je céderai la parole à mes collègues pour qu'ils parlent du processus d'élaboration de l'énoncé des besoins.

Si vous me le permettez, monsieur, je commencerai par décrire brièvement le processus d'approvisionnement. Comme on l'a indiqué plus tôt aujourd'hui, la partie officielle de processus commence quand notre client nous communique l'énoncé des besoins qu'il a préparé. Avant que cet énoncé ne soit élaboré ou que les besoins soient déterminés, il y a souvent un dialogue entre nous, le fournisseur de services, et le ministère client au sujet de l'élaboration des exigences, des besoins et de leur énoncé. Nous pouvons ainsi participer au processus, mais c'est au client qu'il revient de préciser ces besoins et de nous les communiquer.

Comme vous l'avez souligné, je crois, le processus a été extrêmement long entre 1997 et aujourd'hui. Pendant ce temps, on a élaboré un programme, déterminé les besoins, pris des décisions et obtenu des approbations. Mais une fois ce processus terminé, les besoins sont communiqués à Travaux publics, et nous lançons la partie officielle du processus d'acquisition.

Je laisserai maintenant mes collègues décrire en détail ce qui s'est passé entre 1997 et, comme vous l'avez dit, 2010.

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Soyez bref, monsieur Ross.

M. Dan Ross: Merci, monsieur le président.

Monsieur, je ferai simplement remarquer que l'annonce du choix de Lockheed Martin comme vainqueur du processus ne voulait pas dire que l'acquisition de l'aéronef par le Canada ou un autre partenaire était un fait accompli. Cette annonce nous donnait accès à des renseignements à mesure que l'on procédait à l'élaboration du concept et aux mises à l'essai, mais nous devons surveiller étroitement le processus pour voir s'il allait réussir. Le fournisseur pourrait-il livrer les trois variantes? Les vols et les tests seraient-ils concluants? En même temps, nous avions à l'oeil les autres pays et le développement d'autres appareils.

Ce n'est donc que l'an dernier environ que nous avons assisté à la réussite du programme d'avions d'attaque interarmées et que nous avons pu, avec une certaine confiance, affirmer au gouvernement « Oui, nous avons participé dès le début du processus. Nous l'avons observé et nous savons ce que nous faisons. Nous avons accès à des renseignements secrets détaillés et nous allons prendre la bonne décision. »

• (1125)

L'hon. Bryon Wilfert: Monsieur Simms.

M. Scott Simms: Merci, monsieur le président.

Très bien... Je m'excuse, mais j'ai l'impression que c'était un fait accompli depuis belle lurette.

Néanmoins, je voudrais poser une question à M. Deschamps.

Pouvez-vous m'expliquer ce qui constitue une menace perçue et comment le F-35 vous permettrait d'y réagir efficacement?

Lgén J.P.A. Deschamps: Merci, monsieur Simms.

C'est une question judicieuse, car toutes les fois que j'ai expliqué le programme à différents auditoires récemment, la première question qu'on m'a adressée est celle-ci: « Pourquoi avons-nous besoin de chasseurs? » Si vous ne pouvez pas y répondre, vos interlocuteurs ont alors l'impression que la facture totale est trop élevée, quel qu'en soit le montant. J'estime donc que c'est une question fondamentale.

J'ai essayé de vous expliquer dans ma déclaration que le chasseur piloté représente actuellement le seul moyen qui permet à un pays de maintenir le contrôle de son espace aérien. La technologie des chasseurs sans pilote évoluera peut-être de façon à rendre cette option viable, mais elle ne sera pas nécessairement moins coûteuse.

Nous croyons qu'il faudra des décennies avant que cette solution ne soit réalisable. C'est également l'avis de nos homologues américains, car les États-Unis investissent des sommes faramineuses dans cette prochaine génération de chasseurs, tout comme le font tous les pays industrialisés, tant les occidentaux que les autres. Le chasseur piloté demeure donc indispensable pour maintenir le contrôle de notre espace aérien: il offre connaissance de la situation ainsi que capacité de dissuasion et d'intervention.

Pour définir ce qu'est une menace, il faut tenir compte des circonstances. La dissuasion implique qu'il faut premièrement connaître la situation ou à tout le moins en être au courant, et deuxièmement être en mesure d'intervenir. Nous résumons cela ainsi: connaissance de la situation et disponibilité opérationnelle. La disponibilité opérationnelle nécessite du personnel, du matériel et de la formation.

La dissuasion a besoin de ces deux ingrédients. Sans la connaissance de la situation, vous ignorez ce qui se passe ici ou ailleurs. Vous risquez alors d'être pris par surprise et d'être exposés à des conséquences très négatives.

Et le résultat sera vraisemblablement le même si vous n'êtes pas en mesure de réagir ou d'intervenir. Vous êtes donc dépourvus d'effet dissuasif.

En fait, nous estimons qu'il faut conjuguer les deux. Et nous tenons compte notamment de ces considérations lorsque nous nous penchons sur les futurs scénarios et la grande incertitude en matière de sécurité.

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Merci, général.

M. Scott Simms: Je n'ai plus de temps, n'est-ce pas? Très bien. Monsieur, je vous remercie.

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Merci, monsieur Simms.

[Français]

Monsieur Bouchard, vous avez la parole pour une période de sept minutes.

M. Robert Bouchard: Merci, monsieur le président.

Bonjour, madame et messieurs. Ma première question s'adresse au lieutenant-général Deschamps.

Le ministre a parlé de la répartition des appareils F-35 entre Cold Lake et Bagotville, soit 24 à Cold Lake et 24 à Bagotville. Dix-sept seront utilisés pour l'entraînement des pilotes et l'annonce de la localisation se fera en temps et lieu.

Comment se passe l'entraînement actuel relativement aux F-18? Utilisera-t-on le même plan que ce qui se fait pour les F-18? Je pense qu'une majorité des F-18 sont localisés à Cold Lake. Sur 80 F-18, 30 sont localisés à Bagotville et près de 50 sont à Cold Lake. Peut-on dire que le même plan sera mis en avant en ce qui concerne les F-35?

Lgén J.P.A. Deschamps: Je vous remercie de votre question, monsieur Bouchard.

Présentement, il est un peu prématuré de donner des détails à cet égard. Comme vous l'avez dit, on peut au moins diviser les forces opérationnelles en deux. Il y a environ 24 avions par base. Dix-sept, cela représente le nombre maximum d'avions que l'on a présentement mis de côté et qui seront potentiellement utilisés pour l'entraînement. Ce sont encore des avions opérationnels, mais ils sont principalement utilisés lors de l'entraînement. Mon but est de réduire ce nombre. Il est trop tôt pour dire comment on va faire cela, que ce soit une simulation, un entraînement avec un partenaire ou un contrat. C'est un domaine qui est assez nouveau pour nous. On aura besoin de quelques années pour préparer une ébauche de programme qui répondra à nos besoins à un coût abordable.

Présentement, l'entraînement se fait aux États-Unis, avec nos partenaires, pour le début du programme. On a encore beaucoup d'années devant nous avant d'être obligés de déterminer le futur de l'entraînement. Mon but est de réduire le nombre d'avions qui seraient prioritairement utilisés pour l'entraînement et d'allouer ces avions aux unités opérationnelles afin d'augmenter au maximum notre puissance opérationnelle. Je ne peux pas dire où ce sera, puisque cela dépendra de l'efficacité du partenariat.

• (1130)

M. Robert Bouchard: Je vous remercie.

Bagotville est la seule base militaire francophone au Canada. De plus, elle possède des simulateurs à la fine pointe de la technologie. Pourriez-vous envisager qu'il y ait à Bagotville de la formation et de l'entraînement dans le but d'augmenter le français au sein de la défense? On sait que la défense est très critiquée et qu'il y a des plaintes au sujet du fait français. Pourrait-on donner de la formation et de l'entraînement à Bagotville?

Lgén J.P.A. Deschamps: C'est fort possible. Encore une fois, ça va faire partie de notre analyse sur l'avenir de l'entraînement de la force de chasse. Il est encore trop tôt pour dire où l'on obtiendra le maximum de bénéfices, du point de vue des coûts, pour ce qui est de former nos techniciens et nos pilotes.

Quant à l'entraînement pouvant être effectué à Bagotville, je crois qu'on fait déjà une bonne répartition du travail entre les deux bases. Cependant, il est clair qu'il faut aussi viser une économie d'efforts, étant donné qu'un grand nombre d'employés suivent un entraînement. Nous allons garder toutes nos options ouvertes jusqu'à ce que nous connaissions plus précisément le détail de l'entraînement. Il est encore un peu tôt. L'entraînement ne fait que commencer aux États-Unis et nous ne sommes pas encore sûrs de l'ampleur qu'il aura. Il faut donc attendre un peu avant de préciser la direction que nous allons prendre.

M. Robert Bouchard: Vous avez dit, relativement aux 17 autres appareils, que vous vouliez réduire le nombre d'appareils destinés à l'entraînement. Prévoyez-vous alors affecter des F-35 ailleurs qu'aux

bases de Cold Lake et de Bagotville? Est-ce qu'on peut s'attendre à ce qu'il y ait plus de F-35 à Bagotville?

Lgén J.P.A. Deschamps: Mon but est de disposer du plus grand nombre possible d'avions opérationnels. Présentement, on s'attend à devoir affecter un certain nombre d'avions à l'entraînement, mais il faut aussi comprendre ce qu'implique la simulation. Dans le cadre de cette nouvelle génération d'appareils, la simulation va être très poussée, très avancée. Mon but est donc de réduire le nombre de vols dans de vrais avions et d'insister davantage sur la simulation. À cet égard, il faut trouver un équilibre, mais il est encore un peu tôt. Je veux réinvestir équitablement entre mes deux escadrons de chasse opérationnels, soit à Bagotville et à Cold Lake, toute économie réalisée par l'entremise de ma flotte d'entraînement. Je ne peux pas préciser le nombre d'avions. Il faut attendre. Il y a du travail à faire.

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Monsieur Bouchard, il vous reste une minute et 30 secondes.

M. Robert Bouchard: Mon général, j'aimerais que vous nous confirmiez une chose. Est-il vrai que les États-Unis vont avoir l'exclusivité des données touchant entre autres les techniques de furtivité et le système électronique, et que le Canada ne pourra pas obtenir cette information pour faire l'entretien des bases?

Lgén J.P.A. Deschamps: Si je comprends bien, vous voulez savoir si, sur le plan industriel, il va y avoir une distribution de l'information requise pour travailler sur les avions. La réponse est qu'une négociation va se tenir entre les participants pour déterminer à quel niveau ce travail peut être fait, qu'il s'agisse du travail de logiciel ou du travail pratique sur les avions. Ça fait partie du service de soutien qui doit être déterminé.

Certains aspects de la technologie sont hautement secrets, en ce sens que ces informations seront détenues uniquement par le gouvernement américain. Il faut comprendre que l'accès à cette technologie unique au monde sera limité. En effet, ça fait partie de l'avantage que le gouvernement américain veut maintenir. Toutefois, ça ne signifie pas que nous n'aurons pas accès aux parties auxquelles les partenaires peuvent accéder. Nous ne sommes pas les seuls à être dans cette situation; tous les autres partenaires le sont.

La question de la répartition à laquelle nous pouvons nous attendre en fait d'accès à la technologie de pointe va faire partie des négociations qui mettront à contribution les partenaires et la compagnie. Comme on l'a mentionné précédemment, il y a déjà des contrats touchant les structures d'avion, les composantes. C'est déjà fait. Par contre, nous n'aurons certainement pas accès à certains niveaux du logiciel, qui est à la fine pointe sur le plan technologique.

• (1135)

[Traduction]

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Merci, général.

Je cède la parole à M. Harris qui dispose de sept minutes.

M. Jack Harris: Merci, monsieur le président.

Merci à vous madame ainsi qu'à vous messieurs de votre présence.

Ma première question abordera des points de détail, disons. Diverses théories ont été avancées ce matin, entre autres que l'actuel gouvernement aurait repris du gouvernement libéral précédent le contrat de l'avion de combat assorti notamment de frais d'annulation.

Un contrat a-t-il été passé régissant l'achat de 65 avions de chasse? Est-il assorti de frais d'annulation? Le cas échéant, à combien se chiffrent-ils? Ne s'agit-il pas plutôt d'arguties politiques? Sommes-nous liés par un contrat? Sinon, quand en conclura-t-on un?

M. Dan Ross: Merci, monsieur le président.

Aucun contrat n'a encore été passé. Je reprends les propos que le ministre vous a tenus ce matin: les discussions se poursuivent entre les partenaires qui ont signé le protocole d'entente visant la phase de production, de soutien et de développement subséquent, ainsi que précisant les modalités régissant l'achat éventuel de l'appareil par un pays signataire.

Je peux demander à M. Slack de vous expliquer les conditions régissant l'annulation et les frais en découlant dont il faudrait tenir compte.

M. Michael Slack (gestionnaire de projet du F-35, directeur de la Coopération continentale (Matériel), ministère de la Défense nationale): Merci, monsieur Ross.

Le fait est que, si nous nous retirons du protocole d'entente, nous devrons négocier avec les autres signataires le montant des frais en découlant. Par conséquent, il y aurait certes des frais à acquitter dans une telle éventualité.

M. Jack Harris: Pourrions-nous obtenir le dépôt de ce protocole d'entente? Est-ce un document public?

M. Michael Slack: Vous pouvez consulter le protocole sur le Web. Nous pourrions vous indiquer le site en question. Si vous le souhaitez, nous pourrions également déposer le document, mais sachez qu'il est affiché sur le Web depuis 2006.

M. Jack Harris: Je ne parle pas du protocole de 2006, c'est plutôt...

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Puis-je alors demander l'autorisation de mes collègues pour que le document soit déposé?

M. Michael Slack: Monsieur Harris, il s'agit du dernier protocole d'entente que nous avons conclu avec les autres partenaires. Signé en 2006, il portait sur la production, le soutien et le développement subséquent.

M. Jack Harris: Il ne s'agit donc pas d'un nouveau protocole d'entente. Aucun autre n'a été conclu depuis 2006, si j'ai bien compris vos propos, n'est-ce pas?

M. Michael Slack: Effectivement, monsieur.

M. Jack Harris: Mais alors que s'est-il passé depuis le 27 mai, alors que le ministre nous a informés que l'acquisition du nouvel avion ferait l'objet d'un appel d'offres? Après tout, si la décision a été prise en 2002, à quoi rime l'annonce qui a été faite en juillet dernier sur les frais d'annulation et autres considérations de ce genre dont il est soudainement question?

À vrai dire, cela me laisse perplexe, et je crois que les Canadiens sont également déconcertés par cette situation. Nous pensions qu'une décision avait été prise en juillet. Je croyais que le ministre nous avait indiqué que le tout serait assujéti à un appel d'offres le 27 mai, et voilà que vous nous apprenez que des frais d'annulation figuraient dans l'entente signée en 2006.

J'estime que le public mérite franchement une meilleure explication.

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Monsieur Ross.

M. Dan Ross: Merci, monsieur le président.

Le ministre a plutôt précisé, je crois, qu'il y aurait un processus équitable et transparent. Les responsables gouvernementaux, je l'ai signalé dans ma déclaration, ont analysé l'énoncé des besoins et ce qu'offrirait le marché à l'époque.

De toute évidence, le processus adopté a été équitable, transparent et extrêmement rigoureux de 1997 à 2002, suite à quoi la proposition de Lockheed Martin l'a emporté sur celle de Boeing.

Les responsables gouvernementaux ont examiné le processus et, de concert avec les fonctionnaires de Travaux publics, ils se sont demandé premièrement s'il avait été suffisamment transparent, rigoureux et équitable. Puis, nous avons retenu la solution qui, en 2010, se révèle la plus judicieuse sur les plans du coût et de la performance d'usage, notamment?

Bien sûr que nous étions d'avis que le processus suivi était rigoureux, équitable et transparent.

● (1140)

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Monsieur Harris, vous disposez de deux minutes.

M. Jack Harris: Je pense qu'il s'agit plutôt d'un processus d'appel d'offres rétroactif qui remonte à neuf ou dix ans, on dirait.

Monsieur Ross, c'est votre prédécesseur, M. Williams, je crois, qui a dit:

Mettre en oeuvre un processus équitable et transparent comprenant un énoncé des besoins, une demande de propositions et une évaluation rigoureuse de celles-ci constitue le seul moyen de garantir que l'avion choisi sera celui qui répond le mieux aux besoins du Canada en fonction du prix. Sera retenue la proposition qui satisfait aux exigences des militaires canadiens et dont le coût du cycle de vie du matériel est le moins élevé.

C'est la pratique normale en matière de marchés publics, particulièrement dans le domaine militaire.

D'une façon ou d'une autre, ce qu'on demande, me semble-t-il, à vos fonctionnaires et à vous, c'est de faire en sorte que la décision du gouvernement prenne en compte les besoins des militaires qui sont cependant divergents de ceux énoncés initialement. On vous précise ce qu'on veut et ce dont on a besoin, puis on vous demande les moyens à employer pour l'obtenir.

Selon moi, la décision a été prise d'acquiescer cet appareil de la cinquième génération, et il faut modifier tout le reste en fonction de cette décision.

M. Dan Ross: Monsieur le président, de toute évidence, M. Williams n'est plus responsable de l'acquisition du matériel de défense pour le ministère de la Défense nationale. Mme Ambrose l'a indiqué, lorsqu'une analyse exhaustive démontre clairement qu'il n'y a qu'un seul fournisseur d'appareils de la cinquième génération qui réponde aux besoins opérationnels des 35 prochaines années, les règlements régissant la passation de contrats du gouvernement canadien autorisent de ne pas lancer un appel d'offres. C'est la solution qui s'impose, puisqu'un appel d'offres nous ferait perdre du temps et priverait l'industrie canadienne de retombées, sans rien offrir en contrepartie.

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Merci beaucoup, monsieur Ross.

Je cède maintenant la parole à M. Hawn, qui dispose de sept minutes.

J'informe mes collègues que le repas est arrivé et qu'ils peuvent aller se servir au fond de la salle. Il n'y a aucun rapport, je sais, entre le repas et M. Hawn, mais je voulais simplement vous le faire savoir.

Monsieur Hawn.

M. Laurie Hawn: Je préfère me restaurer ici plutôt que de sortir pour aller manger. Merci, monsieur le président.

Je remercie les témoins de leur présence.

J'ai deux ou trois questions pour chacun d'eux.

Général Deschamps, dans la foulée de ce à quoi M. Harris a fait allusion, pouvez-vous nous confirmer que les besoins des militaires ont toujours été un critère déterminant dans le choix du matériel militaire, notamment dans le cas du F-35?

Lgén J.P.A. Deschamps: Merci, monsieur M. Hawn.

Monsieur le président, il importe de souligner que, naturellement, mon rôle et celui de tout chef d'état-major ne consiste pas à intervenir dans le débat que nous entendons dans cette enceinte. C'est un débat important, et nous en sommes certes conscients, mais notre tâche se limite à examiner la mission que nous confie le gouvernement et à déterminer les meilleurs moyens nous permettant de nous en acquitter. C'est ce que nous avons fait lorsque nous avons dressé l'énoncé des besoins, que nous avons fait approuver à l'interne à la suite d'un examen rigoureux. Par la suite, si le gouvernement donne son aval, le processus d'acquisition s'enclenche et donne lieu à une demande de propositions, dans laquelle ces besoins figureraient.

Comme on peut s'y attendre, nous avons certes suivi notre processus. Cependant, il est judicieux de se pencher sur les modalités de cette acquisition, mais je pense que nous nous en sommes tenus à notre processus pour ce programme comme pour tous les autres programmes.

M. Laurie Hawn: Je vous remercie de votre réponse.

Je m'adresse à vous, monsieur le président, pour demander au général Deschamps si l'on peut à coup sûr avancer qu'il s'agit en l'occurrence d'un avion qui a 35 ans de vie utile devant lui, et non derrière lui.

Lgén J.P.A. Deschamps: Vous avez effectivement raison. Il faut se rappeler que l'avion sera opérationnel uniquement en 2020 et qu'il devrait l'être pendant au moins 30 ans, conformément à la durée de vie à laquelle nous nous attendons habituellement. Cela nous amène à 2050. C'est loin d'être demain la veille, et je mets quiconque au défi de nous décrire ce qui arrivera en 2050.

Tous nos programmes doivent faire preuve de souplesse, sinon le gouvernement serait de retour à la case départ dix ans après l'acquisition de l'appareil ou peut-être même avant.

Voilà quel est l'enjeu. Lorsque nous envisageons les besoins à venir, nous devons, sans être devins, être en mesure de prévoir la marge de manoeuvre à laquelle le gouvernement s'attendra de ses militaires.

• (1145)

M. Laurie Hawn: Merci, général.

Je m'adresse de nouveau à vous, monsieur le président, pour demander ceci au colonel Burt: compte tenu de sa longue expérience, trois affectations à titre de pilote de CF-18 et une autre comme commandant d'un escadron de CF-18, depuis combien de temps est-il directeur de la prochaine génération de chasseurs? Voilà ma question, colonel.

Colonel D.C. Burt (directeur, Capacité de la prochaine génération de chasseurs, commandement aérien, ministère de

la Défense nationale): J'occupe ce poste depuis 2007, mais je dois ajouter que je suis affecté au quartier général d'Ottawa depuis 12 ans, à titre de directeur du projet de modernisation du CF-18 dans un premier temps, puis à titre de directeur des besoins aérospatiaux. Ces fonctions étaient liées au dossier sur la prochaine génération de chasseurs.

M. Laurie Hawn: Pouvons-nous donc dire sans trop nous tromper qu'aucun Canadien ne connaît probablement mieux que vous le programme des F-35 et ses liens avec celui des CF-18?

Col D. C. Burt: Je connais le programme des F-35 et ses liens avec le projet Capacité de la prochaine génération de chasseurs ainsi que tous les autres tenants et aboutissants.

M. Laurie Hawn: Colonel, certains d'entre nous s'inquiètent entre autres du fait que cet avion n'a pas fait l'objet d'une évaluation et qu'on n'a pas examiné sa nécessité. Compte tenu des règles régissant l'information classifiée, pouvez-vous nous indiquer dans quelle mesure votre équipe et vous avez évalué le F-35 et la capacité des appareils de la cinquième génération par rapport à ceux de la quatrième génération que vous avez examinés?

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Allez-y, colonel.

Col D. C. Burt: Je vous remercie de votre question.

Je vous dirai d'emblée que, lorsque la Stratégie de défense Le Canada d'abord a été mise en oeuvre en 2008, le directeur des Besoins aérospatiaux et moi savions très clairement que son équipe élaborerait les besoins tandis que mon équipe se changerait de l'analyse des solutions en fonction de ces besoins. Nos cheminement ont été parallèles. Son équipe a achevé son travail au tout début de 2010, tandis que la mienne a mené à bien l'étude des possibilités des diverses solutions — il s'agissait parfois de renseignements d'un haut degré de classification. Ces travaux nous ont convaincus que, compte tenu des besoins exprimés, il n'y avait qu'un avion qui satisfaisait à toutes les exigences. Il s'agissait du F-35, l'avion d'attaque interarmées. Par rapport à tous les autres appareils, le F-35 offre des possibilités radicalement différentes.

M. Laurie Hawn: Compte tenu encore une fois des règles régissant l'information classifiée, pouvez-vous nous donner deux ou trois exemples montrant les différences entre le F-35 de la cinquième génération et les appareils comme le Super Hornet ou l'Eurofighter?

Col D. C. Burt: Les caractéristiques de cet appareil de la cinquième génération qui ressortent le plus sont sa technologie furtive lui conférant une très faible visibilité, ses capteurs perfectionnés et la fusion des données qui permet de regrouper les renseignements tirés des capteurs et de sources externes. La combinaison de ces caractéristiques démarque nettement cet appareil de la cinquième génération de ceux de la quatrième génération ou de la quatrième génération améliorée.

M. Laurie Hawn: Tout cela veut-il dire simplement que le type qui est assis dans la cabine de cet avion d'attaque dispose instantanément d'une gamme de renseignements sûrs qui répondent aux exigences de la mission ou de la cible, ce qui n'aurait pas été possible avec un appareil de la quatrième génération?

Col D. C. Burt: Vous n'êtes pas sans savoir que le principal problème des appareils de la quatrième génération ou d'une génération antérieure porte sur la connaissance de la situation, c'est-à-dire que le pilote dispose de peu de temps pour déterminer comment réagir à une situation tactique. Le pilote de l'appareil de la cinquième génération possède instantanément cette connaissance de la situation. Il peut donc beaucoup plus rapidement et facilement comprendre ce qui se passe. Il dispose de beaucoup plus de temps pour prendre une meilleure décision et réagir beaucoup plus judicieusement face à une situation tactique.

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Monsieur Hawn, il vous reste une minute.

M. Laurie Hawn: Merci, monsieur.

Diriez-vous donc qu'un appareil de la cinquième génération comme le F-35 dispose d'une efficacité opérationnelle et d'une survivabilité de beaucoup supérieures, qui offrent au pilote des possibilités considérablement améliorées?

Col D. C. Burt: Son efficacité opérationnelle et sa survivabilité sont sans précédent. C'est tout à fait révolutionnaire.

M. Laurie Hawn: Merci.

Je poserai des questions à M. Ross au prochain tour, car il ne me reste, je pense, que 30 secondes.

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Il vous reste effectivement 30 secondes.

M. Laurie Hawn: Monsieur Ross, quand êtes-vous devenu SMA (Matériels)?

M. Dan Ross: En mai 2005.

M. Laurie Hawn: Très bien. Par conséquent, au cours des cinq dernières années, vous avez notamment participé à l'évolution du processus d'acquisition en fonction des retombées industrielles.

D'accord. Je compte bien revenir sur cette question plus tard.

Merci, monsieur le président.

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Merci, monsieur Hawn.

Nous entamons le deuxième tour. Chaque intervenant dispose de cinq minutes. Nous commencerons par M. Simms, qui sera suivi de M. Bachand, je crois. Non? Il n'y a aucun conservateur. Donc, à moins d'avis contraire... Très bien, ce sera M. Payne.

Monsieur Simms.

• (1150)

M. Scott Simms: Colonel Burt, Je vous remercie de votre témoignage. J'ai bien aimé vos propos, qui n'ont éclairé.

C'est donc dire que cet avion, le F-35, est certainement dans une classe à part, selon vous. Vous avez employé, je crois, le terme « révolutionnaire ». Un autre type d'appareil vous a également été proposé, un avion de la quatrième génération. Est-ce exact?

Selon vous, quel appareil offrirait des caractéristiques se rapprochant le plus de celles du F-35?

Col D. C. Burt: Merci beaucoup de cette question. En fait, il n'y en avait aucun. Tous les autres appareils que nous avons envisagés appartenaient à la quatrième génération. Des améliorations avaient été apportées à certains d'entre eux. Certains spécialistes du marketing disent que ces appareils appartiennent à la quatrième génération améliorée, à la génération 4.5, etc. Néanmoins, il n'y avait aucun autre avion qui était vraiment de la cinquième génération et possédait les caractéristiques que j'ai déjà décrites, c'est-à-dire la

technologie furtive lui conférant une très faible visibilité, des capteurs perfectionnés ainsi que la fusion et la communication des données.

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Monsieur Simms.

M. Scott Simms: Merci.

Vous vous fondez sur ce à quoi M. Deschamps a fait allusion, en l'occurrence la menace perçue à notre souveraineté, entre autres. Nous mettons vraiment l'accent, semble-t-il, sur cette menace, à cause notamment de l'interception du bombardier russe. Il y a certes d'autres types de missions qui peuvent être exécutées, par exemple celles dont se sont acquittés les CF-18 en Serbie ou en Bosnie-Herzégovine, peut-être.

Prenons les missions air-sol. Dites-moi pourquoi le F-35 constitue le choix judicieux. Considérons-nous que nous sommes aux prises avec une menace lors des missions air-sol, comme ce fut le cas il y a quelque temps?

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Colonel.

Col D. C. Burt: Ce qui importe lors d'une mission, c'est que le pilote soit sain et sauf à la fin de celle-ci pour qu'il puisse en effectuer une autre le lendemain. Or, la technologie furtive conférant une très faible visibilité et les autres caractéristiques de l'appareil de la cinquième génération font courir considérablement moins de risques au pilote et augmentent de beaucoup ses chances de revenir de sa mission sain et sauf. La survivabilité de l'avion est améliorée. À ce chapitre, l'écart entre l'avion de la cinquième génération et celui de la quatrième génération est tel qu'aucune comparaison n'est possible.

M. Scott Simms: Monsieur Ross, j'aimerais revenir au point de départ encore une fois. Le tout remonte, semble-t-il, à 1997. Lorsque le Canada a accepté de participer au programme, quel était son rôle officiel et à quoi s'était-il engagé?

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Monsieur Ross.

M. Dan Ross: Merci, monsieur le président.

Je demanderai à M. Slack d'apporter un complément d'information puisque, à titre de directeur de projet, il a participé au programme pendant 13 ans, soit depuis le tout début.

Lorsque nous avons signé le premier protocole d'entente, nous avons, comme le l'ai indiqué dans ma déclaration, affecté du personnel à temps plein au bureau du Programme d'avions de combat interarmées à Washington. Même au tout début, les seuls participants sur place étaient les Américains, les Britanniques et les Canadiens.

Dès le point de départ, le bureau du projet tenait absolument à comprendre les exigences *sine qua non* des divers partenaires en matière de létalité, de survivabilité et de coûts. Le pays dont les exigences ne seraient pas satisfaites se retirerait du programme et n'achèterait pas l'appareil. Il fallait répondre aux exigences de tous les pays signataires. C'est pourquoi notamment il existe trois modèles: l'option atterrissage et décollage classique — notre modèle —, l'option pour porte-avions — modèle des Américains et des Britanniques — et l'option décollage et atterrissage courts — modèle des Américains et des Britanniques. Nous avons eu voix au chapitre quant à l'élaboration des exigences opérationnelles que devaient satisfaire les concurrents: Boeing et Lockheed Martin.

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Merci, monsieur Ross.

Monsieur Simms, Il vous reste environ 35 secondes.

M. Scott Simms: Dans notre liste officielle des exigences opérationnelles, avons-nous proposé aux Américains que l'appareil de Lockheed Martin se révélait le choix le plus judicieux?

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Monsieur Ross.

M. Dan Ross: Merci, monsieur le président.

Non, le Canada n'a pas présenté une telle proposition. Nous avons examiné attentivement les exigences provisoires du programme d'avions interarmées qui, bien sûr, ont été formulées principalement par les Forces navales et les Forces aériennes des États-Unis, puis nous avons présenté nos commentaires. Il y avait un échange constant entre les divers participants pour déterminer si les exigences de chacun étaient satisfaites.

• (1155)

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Merci beaucoup.

Je cède maintenant la parole à M. Payne, mon collègue, qui dispose de cinq minutes.

M. LaVar Payne: Merci, monsieur le président.

Par votre intermédiaire, monsieur le président, j'adresse mes questions au général Deschamps ou au colonel Burt.

Je voudrais surtout obtenir un peu plus de détails sur les exigences de la Force aérienne du Canada et sur leur incidence sur le choix du F-35.

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Général Deschamps.

Lgén J.P.A. Deschamps: Merci, monsieur le président.

Je voudrais simplement reprendre ce qu'a déjà été dit en réponse à différentes questions. Nous nous sommes penchés sur la question pendant plusieurs années... Il y a eu, bien sûr, le colonel Burt et son équipe, ainsi que leurs prédécesseurs au sein du programme à partir de 2001. Lorsque le gouvernement a décidé de remplacer les CF-18 en 2008, on nous a alors chargés de mettre la dernière main aux exigences canadiennes.

Nous analysons les diverses options depuis un certain temps, mais lorsque le gouvernement nous a indiqué qu'il voulait acquérir des avions de chasse de la nouvelle génération pour répondre aux futurs besoins en matière de sécurité, nous avons vérifié une dernière fois si nous avions envisagé toutes les possibilités avant de présenter nos exigences.

Nous pouvons dire sans risquer de nous tromper que nous avons examiné tous les tenants et aboutissants. Il y a un aspect qui n'a pas encore été abordé. Il s'agit des trois principales missions qui nous incombent. Le ministre a effleuré le sujet, mais je vous précise que nous devons premièrement défendre le Canada — c'est évident —, deuxièmement défendre l'Amérique du Nord et, troisièmement bien sûr, assurer la paix et la sécurité de concert avec d'autres à l'étranger.

Nous n'avons pas vraiment les moyens d'acheter trois types d'avions pour nous acquitter de ces trois missions importantes. On s'est demandé si nous avions réellement besoin d'un avion furtif pour intercepter un appareil russe entre autres. De toute évidence, il y a diverses options. Malheureusement pour nous, nous n'avons pas les moyens d'acheter les divers types d'avion qui nous permettraient d'exécuter les missions les plus pointues et celles qui sont peut-être les moins exigeantes.

Remontons le fil de l'histoire de la Force aérienne du Canada. Des milliers d'avions de chasse ont participé à la Deuxième Guerre

mondiale. Plusieurs centaines d'avions de chasse ont participé à la guerre de Corée. Des centaines d'autres ont exécuté des missions dans les années 60, 70 et 80. Il est ici question de 65 appareils. La qualité est donc importante, et nous devons tenir compte de cet aspect, étant donné la diversité des missions que nous devons accomplir dans des scénarios différents: des conflits de haute intensité dans des milieux très hostiles et imprévisibles aux interventions sur le territoire canadien qui sont loin d'être aussi exigeantes. De toute évidence, le Canada n'a pas les moyens d'acheter divers types d'avions de chasse.

Comme toutes ces missions nous incombent, un tel achat aurait été une solution, mais celle-ci n'aurait pas été viable, compte tenu de nos moyens. Le F-35 satisfait aux exigences, et son prix est abordable. En ce qui nous concerne, c'est donc là un argument très convaincant.

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Merci, général.

Monsieur Payne, vous disposez de deux minutes.

M. LaVar Payne: Merci.

Vous avez fait allusion à l'interopérabilité de nos appareils, tant entre eux qu'avec ceux des forces de l'OTAN et du NORAD. Pouvez-vous nous dire dans quelle mesure cette interopérabilité facilitera notre collaboration avec nos alliés?

Lgén J.P.A. Deschamps: Merci, monsieur le président.

C'est un aspect important. Nous avons abordé la portée de l'interopérabilité. Jusqu'à présent, nous avons beaucoup dépensé pour mettre à niveau le CF-18 afin qu'il puisse intervenir à l'étranger dans le cadre des missions du NORAD et, naturellement, des forces de coalition, mais je dois préciser que l'appareil possède une interopérabilité de premier niveau: nous pouvons parler et échanger des données avec les membres des autres forces. C'est un point de départ important.

Le F-35 améliorerait considérablement cette interopérabilité, puisqu'il nous permettrait de communiquer de façon fort différente de maintenant. Nous devons encore beaucoup communiquer verbalement, ce qui révèle notre position. Il y a donc risque de divulgation, si je peux m'exprimer ainsi. Nous devons échanger des renseignements électroniques avec des forces amies, mais uniquement dans une certaine mesure.

Le pilote d'un F-35 peut faire connaître à celui d'un appareil analogue sa connaissance de la situation, ce qui modifie considérablement les capacités d'une flotte restreinte d'aéronefs. Lorsque nous intervenons à l'étranger dans le cadre d'une force de coalition, les appareils sont exactement les mêmes et sont dotés de la même plateforme. Nous avons alors besoin de moins de ressources. Les différentes forces amies en cause partagent leurs ressources. Nous pouvons intervenir rapidement sans que les nombreuses semaines d'entraînement soient nécessaires, car nous avons exactement les mêmes plates-formes et les mêmes logiciels, ce qui changera énormément la donne lors des missions des forces de coalition.

• (1200)

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Il vous reste environ 10 secondes.

M. LaVar Payne: Très bien. Je vous remercie.

En ce qui concerne cet avion de chasse, je présume que nous économiserions des milliards en n'achetant pas les autres types d'appareils.

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Général, répondez très rapidement.

Lgén J.P.A. Deschamps: Effectivement, monsieur.

En toute franchise, nous n'avons pas les moyens d'acquérir plus d'un type d'avions de chasse, et à ce titre, le F-35 comble tous nos besoins et nous permet d'économiser à long terme.

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Merci, général.

Merci, monsieur Payne.

[Français]

Monsieur Bachand, vous disposez de cinq minutes.

M. Claude Bachand: Merci, monsieur le président.

Je voudrais souhaiter la bienvenue à tout le monde. J'ai compris depuis un certain temps que seule la compagnie Lockheed Martin aurait entre les mains la cinquième génération et l'avion furtif. Je comprends qu'à partir du moment où l'on détermine qu'on veut un avion furtif et une cinquième génération, votre argument consiste à dire qu'on ne peut pas faire d'appel d'offres, que de toute façon, personne d'autre ne fait de cinquième génération et d'avion furtif. Bref, vous pensez qu'il est inutile de faire une soumission, d'après ce que j'ai compris.

Il reste que certains ne sont pas tout à fait satisfaits du rendement de l'appareil. Je vais vous lire ce qu'a dit Eurofighter, qui est un concurrent comme un autre. Il y a le Super Hornet, mais il y a aussi le Eurofighter. Je vais vous lire ces passages en anglais parce qu'ils sont tirés d'une revue rédigée en anglais:

[Traduction]

Les fabricants de l'Eurofighter disent avoir effectué des simulations internes

[Français]

—le colonel Burt comprendra peut-être ce qu'on entend par « *internal simulations* »—

[Traduction]

au cours desquelles une patrouille aérienne de combat composée de quatre appareils Typhoon et comptant sur un système aéroporté d'alerte et de contrôle (AWACS) a défait une formation de huit avions de combat interarmées dans 85 p. 100 des cas.

[Français]

J'aimerais savoir si c'est vrai ou non et ce que vous en pensez.

Plus loin, on dit ceci:

[Traduction]

D'autres simulations opposant un contre un l'avion de combat interarmées à un autre appareil moderne analogue comme le Su-35 ou le J-10 « ne se sont pas toujours soldées par la victoire du premier »...

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Colonel Burt.

Col D. C. Burt: Merci, monsieur le président.

Les médias véhiculent toutes sortes d'histoires. Les spéculations y abondent. J'aimerais bien pouvoir demander à l'auteur quelles sont ses sources.

Je peux garantir au président et aux membres du comité que notre analyse exhaustive a révélé que les caractéristiques de cet appareil de la cinquième génération — soit la furtivité, les capteurs perfectionnés ainsi que la fusion et la communication des données — changent complètement la donne et permettent de remporter la guerre. Nous ne voulons pas être privés des capacités de la cinquième génération. Cet article fait valoir que, dans certains scénarios, le Typhoon pourrait avoir un avantage, mais toutes nos analyses prouvent le contraire.

[Français]

M. Claude Bachand: Dans vos analyses, est-ce que vous avez fait ce type d'entraînement, c'est-à-dire des simulations de combat un contre un et des simulations de groupes d'avions les uns contre les autres?

[Traduction]

Col D. C. Burt: Tout à fait. Nous avons effectué de nombreuses simulations, tant dans le cadre du Programme d'avions de combat interarmées avec d'autres pays qu'unilatéralement. J'ai dirigé une simulation effectuée par une équipe canadienne et au cours de laquelle nous avons examiné les différences entre les capacités opérationnelles des appareils de la cinquième génération et celles des avions de la quatrième génération en fonction de scénarios propres au Canada. Les capacités des aéronefs de la cinquième génération se sont révélées de beaucoup supérieures et constituent ce dont nous avons besoin, compte tenu des scénarios avec lesquels le Canada doit composer.

[Français]

M. Claude Bachand: J'ai maintenant une question à adresser au général Deschamps.

Général, le fait que l'avion soit furtif amène une nouvelle doctrine ou une nouvelle conception des missions aériennes. Pouvez-vous nous expliquer ce qu'un avion furtif peut changer à la mission? Est-ce qu'il peut attaquer, dans une mission air-sol, à l'insu de beaucoup de gens? Est-ce qu'on veut changer un peu la doctrine aérienne? Vous connaissez les doctrines aériennes qui sont basées sur ce qui s'est passé, mais est-ce qu'on veut évoluer vers une nouvelle doctrine et un nouveau genre de missions pour ce type d'appareil? Est-ce que vous pourriez nous l'expliquer brièvement?

● (1205)

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Général, vous avez environ 30 secondes.

Lgén J.P.A. Deschamps: Absolument. Le ministre a un peu fait allusion à ce qu'on pourrait faire, mais qu'on ne peut pas faire aujourd'hui. On parle d'une menace intérieure, d'un navire qui peut avoir des choses à bord qui sont dangereuses ou de menaces qui ne sont pas nécessairement d'un État, mais qu'il faut surveiller. Présentement, les méthodes de surveillance sont limitées sans être détectées. Avec une plateforme pour le F-35, le gouvernement peut surveiller sans avoir à prendre action. Cela fournit des options qu'on n'a pas présentement avec nos avions conventionnels. C'est la même réponse s'il faut faire des opérations air-sol. L'avion peut faire ces opérations. Il y a un danger qui est beaucoup moindre que ce qu'on peut faire avec les avions conventionnels.

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Merci, général.

[Traduction]

Je cède la parole à M. Braid, qui dispose de cinq minutes.

M. Peter Braid: Merci beaucoup, monsieur le président.

Par votre intermédiaire, je voudrais poser certaines questions au général dans la foulée de sa déclaration.

Je voudrais commencer par aborder la question du plan de transition. Vous avez indiqué qu'il faudrait en fait 10 ans pour remplacer les CF-18 par les F-35, ce qui nous amène à 2020. Quelle est l'importance de cette transition?

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Général.

Lgén J.P.A. Deschamps: Écoutez, c'est important parce que la technologie est radicalement différente, ce qui nécessitera une formation d'appoint pour le personnel navigant et les techniciens de l'aéronautique. Il faudra donc un certain temps.

Prenez l'exemple des CF-18: pour remplacer nos anciens CF-104 et Voodoo par les CF-18, il nous a fallu six ans, de 1982 à 1988, mais nous avions alors plus d'avions. Actuellement, nous ne disposons que de deux escadrons de combat. Il faudra donc procéder très prudemment. Pendant cette période de transition, nous devons continuer à faire notre travail. Nous devons trouver comment concilier formation et travail. Lorsque nous estimerons pouvoir nous passer des CF-18, nous le ferons, car tout sera en place.

Il faudra cependant du temps, plusieurs années, pour mener à bien la formation d'appoint, mais pendant cette période, nous devons néanmoins continuer à accomplir notre mission de défense.

M. Peter Braid: Très bien.

Par votre intermédiaire, monsieur le président, je voudrais poser une question sur la technologie. Les exposés ont fait ressortir très clairement les retombées industrielles du contrat d'achat des F-35 au Canada — particulièrement pour les fabricants de matériel informatique et les industries manufacturières.

Je voudrais m'attarder à la technologique, plus particulièrement aux logiciels. Quelles seront les retombées pour les entreprises de haute technologie canadiennes? Dans quelle mesure les emplois que nous voulons voir se créer dans notre économie seront-ils offerts aux travailleurs du savoir et des domaines connexes? Quelles seront les retombées dans le domaine des nouvelles technologies? Quelles sont les perspectives pour la commercialisation de la technologie au Canada?

M. Michael Slack: Monsieur le président, c'est là une excellente question.

Plusieurs entreprises canadiennes ont mis au point des logiciels dans le cadre du Programme d'avions de combat interarmées. Je vous donne l'exemple de NGRAIN de Vancouver. Il en a été question dans l'un des exposés, je crois. On se servira de sa technologie pour assurer le suivi de la maintenance du codage en matière de furtivité du nouvel avion pour le Canada ainsi que pour les autres pays partenaires. Ce n'est qu'un exemple parmi tant d'autres de logiciels conçus par des entreprises canadiennes pour l'avion de combat interarmées.

Adacel est un autre exemple que j'aime bien citer. Cette société travaille à l'élaboration de logiciels de reconnaissance vocale pour l'avion de combat interarmées. En fait, l'avion reconnaîtra les commandes que lui donneront verbalement nos pilotes. Il s'agit d'un logiciel dont une partie est mise au point au Canada. C'est une percée remarquable dans le domaine de la haute technologie.

Ce ne sont là que deux exemples parmi tant d'autres des retombées du Programme d'avions de combat interarmées.

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Monsieur Braid, il vous reste environ une minute et demie.

M. Peter Braid: Merci.

J'ai une dernière question, que j'adresserai peut-être au général. Elle porte sur les huit autres pays partenaires. Je pense plus particulièrement aux Pays-Bas, au Danemark, à la Norvège et à l'Australie. Connaissez-vous le nombre de F-35 que ces pays souhaitent acquérir? Le cas échéant, à combien cela se chiffre-t-il?

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Général.

Lgén J.P.A. Deschamps: Je demanderais à M. Slack de répondre à cette question.

• (1210)

M. Michael Slack: Les pays partenaires achèteront 3 173 appareils. Ce total ne tient pas compte des avions achetés par Israël et d'autres pays, ce qui gonflera ce chiffre. Il devrait se vendre en tout 5 000 avions de combat interarmées pendant toute la durée du programme, qui sera fort probablement le dernier des grands programmes d'avions tactiques pilotés du XXI^e siècle.

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Monsieur Braid, il vous reste environ 30 secondes.

M. Peter Braid: Je préciserai peut-être ma question. Savez-vous combien d'appareils le Danemark ou la Norvège souhaite-il acheter?

M. Michael Slack: Je le sais, mais je ne peux vous le révéler.

M. Peter Braid: Très bien. Je comprends.

Merci, monsieur le président.

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Je vous remercie infiniment.

Je cède maintenant la parole à M. LeBlanc, qui dispose de cinq minutes.

[Français]

L'hon. Dominic LeBlanc: Merci, monsieur le président.

Messieurs, je vous remercie de vos présentations. Général, je vous remercie de vos commentaires. Selon moi, vous avez bien décrit les besoins de votre force aérienne et je vous remercie à cet égard.

[Traduction]

Ma question s'adresse à M. Ross ou au témoin le mieux en mesure d'y répondre.

Il a beaucoup été question du protocole d'entente de 2006. Comme je n'en suis pas tout à fait certain, je voudrais savoir si ce protocole d'entente empêche le Canada de lancer un appel d'offres pour l'acquisition de l'avion de combat de la nouvelle génération.

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Monsieur Ross.

M. Dan Ross: Monsieur le président, M. Slack pourra me corriger si je fais erreur, car c'est lui l'expert en la matière. Si j'ai bien compris, rien ne vous lie à ce protocole, en théorie. Cependant, vous devez vous en retirer préalablement avant de conclure un autre contrat.

L'hon. Dominic LeBlanc: C'est entendu!

Donc, un appel d'offres pourrait donner le même résultat, soit la conclusion d'un marché dans la foulée du protocole d'entente. Ce serait possible en vertu de ce protocole. Un appel d'offres serait lancé et, si l'avion est aussi performant que vous le dites — et vous avez sûrement raison —, c'est probablement lui qui l'emporterait facilement.

M. Dan Ross: Vous faites valoir un point pertinent, monsieur. Il y a deux problèmes. Le premier, c'est qu'en vertu du Règlement concernant les marchés de l'État, lorsqu'il est établi clairement qu'il n'y a qu'un fournisseur, vous devez en fait négocier directement avec celui-ci. Dans le cas qui nous intéresse, nous le ferions par l'intermédiaire du protocole d'entente.

Le deuxième grave problème, c'est la question de temps. Pour l'avion de combat interarmées, les industries canadiennes auraient été exclues à cause de la chaîne d'approvisionnement mondiale, ce qui aurait entraîné des pertes se chiffrant à des milliards de dollars.

Nous étions donc aux prises avec deux problèmes importants, car il aurait fallu consacrer du temps et des efforts pour emprunter une autre voie qui aurait donné le même résultat.

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Merci.

Monsieur LeBlanc, il vous reste environ deux minutes et demie.

L'hon. Dominic LeBlanc: Merci, monsieur le président.

Monsieur Ross, je vous sais gré de votre réponse. Dans la foulée de la chaîne d'approvisionnement, je crois que c'est le colonel qui a indiqué que les médias véhiculaient toutes sortes d'histoires. Je ne peux certainement pas vérifier si tel est le cas, mais j'espère que vous pourrez m' éclairer à ce sujet.

Nous l'avons vu, en ce qui concerne les coûts d'exploitation et de maintenance pendant toute la durée du cycle de vie du F-35, les chiffres fluctuent considérablement. Vous pourriez peut-être nous parler des chiffres que vous avez obtenus ou des recherches que vous avez effectuées pour nous donner une idée du montant de ces coûts. Comment est-on parvenu à de telles conclusions?

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Monsieur Ross.

M. Dan Ross: J'ouvre le bal, et peut-être que M. Slack pourra apporter un complément d'information sur les études effectuées par les pays partenaires et le bureau du projet d'avions de combat interarmées.

Globalement, nous estimons que les dépenses annuelles se chiffreront à environ 250 millions de dollars, soit le même montant que pour le F-18 ou tout autre aéronef analogue. Par contre, notre flotte comprendra 65 appareils au lieu de 138. L'aéronef est doté d'un seul moteur. Ce n'est pas un bimoteur. Or, on sait très bien que le moteur absorbe la moitié du coût de maintenance d'un avion de combat. Il s'agira donc d'un appareil dont la technologie est très fiable et dont le moteur est beaucoup plus perfectionné que celui du F-18 — il y a eu plusieurs générations entre les deux. Et c'est un monomoteur.

Il est clair que nous réaliserons globalement une économie d'échelle de concert avec tous les pays partenaires sur les pièces de rechange, la maintenance, l'acquisition de nouvelles versions de logiciels, etc. Et nous espérons vraiment réussir à ce que ces dépenses soient inférieures à celles que nous avons engagées pour les F-18.

M. Slack pourrait peut-être nous en dire un peu plus sur les études détaillées sur la question.

• (1215)

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Il ne dispose que de 25 secondes pour le faire.

M. Michael Slack: Je peux y arriver en 25 secondes.

Toute une gamme de possibilités de collaboration avec nos partenaires s'offre à nous, dans le cadre de ce programme, en vue de la maintenance. Nous pourrions notamment créer une réserve commune de pièces de rechange, une mesure qui, à elle seule, nous

permettra de réduire de 47 p. 100 le nombre de pièces à acheter pour toute la durée du programme. Si nous pouvons créer cette réserve, nous ferons des économies importantes.

Il sera également possible de réduire de 21 p. 100 les achats d'équipement de maintenance des avions d'attaque, dans l'ensemble, pour la durée du programme. Il sera possible de réduire considérablement la durée de la formation des techniciens de maintenance ainsi que le nombre de techniciens oeuvrant dans les bases aériennes. Tout cela...

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Merci. Nous y reviendrons peut-être.

Je cède la parole à M. Calkins pour cinq minutes.

M. Blaine Calkins: Merci, monsieur le président.

Je suis bien sûr heureux de pouvoir poser quelques questions. J'en ai une qui porte sur l'appareil lui-même, mais c'est la chaîne d'approvisionnement qui pique le plus ma curiosité.

Ce qui me saute aux yeux, tout à coup, c'est que la chaîne d'approvisionnement pour l'appareil sera internationale, qu'il s'agisse de la gestion des pièces, des pièces elles-mêmes ou des munitions, puisque nos partenaires dans ce consortium se trouvent dans plusieurs pays. Quelles assurances avons-nous que la chaîne d'approvisionnement sera maintenue sans rupture? Qu'est-ce qui est prévu, dans les contrats ou les protocoles d'entente, pour qu'aucun fournisseur n'ait l'exclusivité de la vente des pièces et de la prestation des services? En tout cas, j'espère que le système prévoira plusieurs canaux d'approvisionnement.

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Qui veut répondre à cette question?

Monsieur Slack.

M. Michael Slack: Je vais répondre, monsieur le président.

Lockheed Martin et le bureau du projet des avions d'attaque ont fait tous les deux une analyse rigoureuse de la chaîne d'approvisionnement. On a prévu plus d'un fournisseur. Chacun des 40 composants essentiels de l'appareil pourra être obtenu de plusieurs fournisseurs.

On ne ménage actuellement aucun effort pour que la chaîne d'approvisionnement internationale soit robuste et puisse répondre aussi efficacement que possible aux exigences rattachées aux 3 173 appareils, tels qu'ils seront construits. Tout est fait pour réduire les risques inhérents à une chaîne d'approvisionnement internationale, dans ce programme, et pour réduire les coûts autant que possible.

M. Blaine Calkins: Existe-t-il un accord avec nos partenaires qui empêche ou exclut certaines choses ou qui donne à un pays un accès prioritaire à la chaîne d'approvisionnement? Les partenaires sont-ils tous égaux pour ce qui est de l'accès?

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Monsieur Slack.

M. Michael Slack: Monsieur le président, tous les partenaires ont le même accès pour une grande partie de la production qui découle du programme. Les possibilités qui s'offrent sont communiquées au gouvernement du Canada, plus particulièrement à Industrie Canada, qui s'occupe de les distribuer. Nous déterminons quels fournisseurs canadiens sont en mesure de répondre aux exigences du programme et nous en informons Lockheed Martin, de manière à ce que ces fournisseurs reçoivent les demandes de proposition envoyées dans le cadre du programme.

M. Blaine Calkins: Voici ma dernière question, monsieur le président. Elle s'adresse à quiconque voudra bien y répondre. D'après la connaissance élémentaire que j'ai du CF-18, cet appareil a deux missiles et un canon et peut larguer des bombes. Il peut donc engager des combats aériens ou faire des attaques au sol. Étant donné que nous allons passer de la quatrième à la cinquième génération et acquérir un avion furtif, beaucoup plus avancé sur le plan technologique, j'aimerais savoir comment l'avion pourra être armé et ce que seront ses capacités. Aura-t-il un canon? Il pourra évidemment engager des combats aériens, mais pourra-t-il faire des attaques au sol? Comment ces avions pourront-ils nous être utiles dans une lutte anti-insurrectionnelle? Pourront-ils être d'excellents appareils de reconnaissance?

Pourriez-vous me fournir un peu d'information là-dessus?

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Général Deschamps.

Lgén J.P.A. Deschamps: Pour pouvoir être furtif, l'avion doit transporter ses armes à l'intérieur. Cela fait partie de sa conception, pour le rendre difficile à détecter. L'avion peut transporter une bonne quantité d'armes à l'intérieur, c'est-à-dire environ 5 000 livres. Il peut aussi être configuré en avion non furtif, ce qui lui permet de transporter à l'extérieur 13 000 livres d'armes additionnelles, soit autant, sinon plus, que certains avions conventionnels actuels. Il peut être armé de diverses manières, selon la mission à accomplir. C'est un appareil pouvant jouer plusieurs rôles, et nous n'avons pas besoin de choisir les armes à l'avance. Nous pouvons le faire subséquemment. Compte tenu de la présence de plusieurs partenaires, toute une gamme d'armes sera prévue. Alors, nous pourrions choisir plus tard d'autres armes si nous voulons. C'est un avion très polyvalent quant à ce qu'il peut transporter.

• (1220)

M. Blaine Calkins: Pour ce qui est des opérations pouvant être effectuées avec cet avion, par rapport au CF-18, une analyse comparative a été effectuée avec plusieurs critères, par exemple, le rayon d'action. Va-t-il falloir ajouter des réservoirs de carburant? Qu'en est-il des autres caractéristiques du genre que l'on retrouve habituellement dans un chasseur?

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Monsieur Burt.

Col D. C. Burt: Je vous remercie de nous poser cette question.

Notre avion actuel peut transporter 16 000 livres de carburant dans trois réservoirs externes. La version à décollage et atterrissage conventionnels du F-35 peut transporter 18 500 livres de carburant. Alors, seulement avec ses réservoirs internes, le F-35 a déjà une capacité de beaucoup supérieure. Et il est possible de lui ajouter des réservoirs externes. Donc, il aura un rayon d'action considérablement plus étendu que celui de nos avions actuels, ce qui est un facteur d'une importance énorme lorsqu'on connaît l'étendue du Grand Nord canadien.

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Merci.

Je vous rappelle, chers témoins et chers membres du comité, que nous serions enchantés de recevoir de l'information par écrit, si les

témoins veulent étoffer les réponses qu'ils nous donnent aujourd'hui. Merci beaucoup.

Pour ce deuxième tour de table, le dernier à poser des questions sera M. Hawn.

M. Laurie Hawn: Merci, monsieur le président.

J'aimerais revenir aux propos de quelqu'un d'en face, mais j'ai oublié de qui il s'agit. Ma question s'adresse à M. Ross ou peut-être à l'un des témoins en uniforme. On a dit craindre, en face, que les capacités dont le Canada a particulièrement besoin soient négligées parce qu'il s'agit d'une demande de proposition conjointe.

Je suis plutôt d'avis qu'en procédant conjointement avec nos alliés d'Amérique du Nord et du reste du monde et en faisant une demande de proposition conjointe mettant en commun les exigences, nous obtiendrons en fin de compte un avion qui aura davantage de capacités que ce qu'il faudrait pour répondre strictement aux exigences canadiennes. Donc, nous aurons les moyens de faire face à des situations qui pourraient survenir plus tard, mais que nous ne pouvons pas encore prévoir.

Est-ce bien exact, monsieur Ross?

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Monsieur Ross.

M. Dan Ross: Merci, monsieur le président.

Oui, monsieur Hawn, comme le général Deschamps l'a dit, la mise en commun des exigences et la demande de proposition conjointe avec les partenaires étrangers a abouti à un aéronef en trois versions qui se complètent les unes les autres ainsi qu'à une gamme très complète de caractéristiques, gage de polyvalence. Vous avez raison de dire que l'avion offre probablement plus de caractéristiques que ce que nous, les Canadiens, aurions exigé, si nous avions fait seuls la demande de proposition, mais nous disposons ainsi d'un avion au potentiel énorme, qui pourra nous être utile pendant les 35 prochaines années.

M. Laurie Hawn: Pour revenir à ce que disait M. Bachand, je vais poser ma prochaine question au colonel Burt, parce que c'est lui qui était visé. N'est-il pas normal qu'un constructeur concurrent dise pouvoir répondre aux exigences mieux que le constructeur choisi?

N'est-il pas normal d'entendre ce genre de propos?

M. Dan Ross: C'est ce qu'ils me disent tous les jours.

Des voix: Oh, oh!

M. Laurie Hawn: Je sais... Oui, c'est probablement assez.

Je dois dire, en passant que, que je revis actuellement ce que j'ai vécu il y a 30 ans, lors du projet d'acquisition du chasseur F-18. Nous entendions le même type de personnes dire exactement la même chose. Leurs critiques étaient les mêmes que celles d'aujourd'hui. Pourtant, le CF-18 nous a rendu de fiers services au cours des 30 dernières années et nous en rendra encore pendant 10 ans. Je suis persuadé que le projet actuel sera une réussite tout aussi convaincante.

Je voudrais parler à M. Ross un peu. Vous êtes sous-ministre adjoint chargé des matériels depuis cinq ans. Vous avez succédé à M. Williams, qui a fait un boulot formidable à ce poste. Cela ne fait aucun doute dans mon esprit. Pourriez-vous nous dire un peu comment la mécanique de l'approvisionnement et la participation de l'industrie ont évolué depuis que vous occupez ce poste, pour que nous arrivions au stade actuel?

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Monsieur Ross, vous disposez d'environ deux minutes.

M. Dan Ross: Merci, monsieur le président.

Je vais laisser mon collègue M. Parker, d'Industrie Canada, répondre au volet de votre question portant sur la participation de l'industrie. Je crois qu'il a des choses très intéressantes à dire là-dessus.

La gestion de l'approvisionnement dans le domaine de la défense a changé radicalement. Il s'agissait autrefois de choisir l'offre la moins chère répondant à un cahier des charges détaillé. Il nous fallait prévoir une dizaine d'années. Aujourd'hui, l'approvisionnement est axé sur les résultats. Nous avons utilisé plusieurs fois cette méthode au cours des quatre ou cinq dernières années. Et nous nous sommes ainsi dotés de nouvelles capacités, par exemple, les camions blindés de soutien logistique utilisés en Afghanistan, que nous avons obtenu en 10 mois. Nous précisons les résultats attendus, plutôt que de rédiger 50 000 pages de spécifications détaillées et de dessins techniques, ce qui est onéreux, difficile et franchement incompréhensible pour la plupart des gens.

Grâce cette méthode, nous avons gagné des années dans le programme de la défense nationale. Nous appliquons cette méthode de concert avec la stratégie de défense Le Canada d'abord, qui précise clairement les engagements financiers du gouvernement. Les budgets sont établis selon la comptabilité d'exercice par le ministère des Finances, de manière à financer l'achat initial, puis à rembourser la somme empruntée pendant la durée de vie de l'équipement, avec le budget normal de chaque année.

Ces trois éléments, c'est-à-dire l'approvisionnement axé sur les résultats, la prise d'engagements à long terme pour le financement ainsi que l'établissement d'un plan fondé sur la comptabilité d'exercice, ont énormément changé l'univers de l'approvisionnement pour la défense, au Canada. S'il fallait enlever l'un ou l'autre de ces trois éléments, nous n'en serions pas où nous en sommes actuellement c'est-à-dire en train de renouveler l'équipement de la Force aérienne.

● (1225)

M. Laurie Hawn: Merci.

Avons-nous le temps d'écouter rapidement M. Parker?

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Monsieur Parker, soyez très bref. Vous avez environ 30 secondes.

M. Ron Parker (sous-ministre adjoint, Secteur de l'industrie, ministère de l'Industrie): Certainement.

Le changement le plus important en ce qui concerne l'industrie est le recours accru aux chaînes d'approvisionnement internationales et la distribution de la production à plusieurs endroits dans le monde. La chaîne de valeur de chaque fabricant d'équipement dans les pays industrialisés est mondiale. Ainsi, les entreprises canadiennes voient s'ouvrir à elles des perspectives pratiquement sans précédent si elles s'intègrent à cette chaîne d'approvisionnement mondiale.

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Merci beaucoup. Vous avez pris exactement le temps qu'il fallait.

Nous ferons maintenant, chers collègues et chers témoins, un troisième et dernier tour de table. Chaque membre du comité a cinq minutes.

Commençons par M. Simms.

M. Scott Simms: Nous n'avons pas changé d'idée en ce qui concerne l'aéronef de recherche et de sauvetage à voilure fixe, n'est-ce pas?

Des voix: Oh, oh!

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Je n'ai pas changé d'idée, effectivement.

M. Scott Simms: Dommage.

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Mais je suis certain que nous pourrions mettre cette question à l'ordre du jour d'une autre réunion, et je vous y inviterai.

M. Scott Simms: Comme on dit à Terre-Neuve: « Dieu vous aime. »

Tout d'abord, M. Hawn a dit qu'on entend aujourd'hui les mêmes critiques qu'on entendait à l'époque. Selon moi, le CF-18 était un bon appareil qui nous a été fort utile. Peut-être que sans ces critiques, il n'aurait pas été aussi bon. Nous souhaitons relever la barre dans ce cas particulier, et je suis certain que M. Hawn serait d'accord.

Monsieur Parker, j'aimerais revenir sur ce que vous avez dit au sujet de la chaîne d'approvisionnement mondiale. C'est, en effet, sans précédent. Par contre, j'aurais quelques questions à cet égard. J'ai l'impression que, dans l'avenir, l'acquisition d'avions, de navires ou de quoi que ce soit par le ministère de la Défense nationale devra passer par cette chaîne mondiale; il se pourrait donc qu'en certaines occasions, notre capacité d'obtenir les pièces nécessaires très rapidement ne soit pas ce qu'elle était. Autrement dit, si nous disposions de F-35 comme les Américains, ils pourraient exiger davantage en raison de la mission, que ce soit en Irak, en Afghanistan ou peu importe où la prochaine sera.

Quelles seraient les conséquences pour nous? Bien entendu, lorsqu'il est question de diminuer notre souveraineté... j'ose utiliser ce mot. De toute manière, c'est le seul mot qui me vient en tête.

Moins de souveraineté nous placerait certainement... souhaitons que ce ne soit pas dans une position précaire lorsque nous aurons besoin de pièces, parce que je sais que nous avons ce problème en ce qui concerne les appareils de recherche et de sauvetage.

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Merci beaucoup.

Je vais donner la parole à M. Parker.

M. Ron Parker: Merci, monsieur le président.

Les F-35 sont fabriqués à partir de pièces qui proviennent de partout dans le monde, des chaînes de valeur mondiales, et cela n'a rien d'exceptionnel. La gestion des chaînes d'approvisionnement est devenue un art incroyable, tout comme vous pouvez le constater du côté commercial.

M. Slack a expliqué de quelle manière divers accords et ententes sont mis en oeuvre pour assurer l'approvisionnement en pièces dans ce cas en particulier. Le ministère de la Défense nationale le gérera.

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Monsieur Slack.

M. Michael Slack: Merci, monsieur le président.

Nous collaborons avec nos partenaires à l'élaboration d'une solution mondiale pour le maintien en puissance qui permettra de livrer une pièce au Canada ou en Amérique du Nord en 24 heures et ailleurs dans le monde en 72 heures. Partout dans le monde, on entreposera des pièces pour les avions d'attaque interarmées qui seront acheminées en temps réel, comme le fait Wal-Mart actuellement, aux endroits requis.

● (1230)

M. Scott Simms: Sauf votre respect, M. Payne a mentionné que cela ne ressemblait ni à Wal-Mart, ni à Canadian Tire. Ce qui m'inquiète, c'est qu'à la base du 103^e Escadron de recherche et sauvetage à Gander — je ne parlerai pas d'aéronefs à voilure fixe —, il est arrivé qu'un appareil ne soit pas opérationnel lors de situations d'urgence, entre autres, en raison d'un manque de pièces. Ces pièces, on ne peut pas se les procurer au Wal-Mart ou au Canadian Tire.

J'essaie seulement d'aller au fond des choses, et j'espère que vous avez une solide confiance en ces chaînes d'approvisionnement mondiales, parce que, selon ce que j'ai vu jusqu'à présent — vous êtes mieux informé que moi, et je comprends cela —, je suis légèrement inquiet au sujet de cette chaîne et de sa capacité à livrer une pièce à temps.

M. Michael Slack: Monsieur le président, tous les efforts sont mis de l'avant pour calmer certaines des inquiétudes dont le député a fait état. Cela ne préoccupe pas uniquement le Canada, mais aussi tous les partenaires. Nous devons nous assurer que nous pourrions obtenir des pièces au moment et à l'endroit où nous en aurons besoin, et c'est primordial.

Nous collaborons avec les États-Unis et les autres partenaires à l'élaboration d'un régime unique de contrôle des exportations, ce qui facilitera, entre autres, le processus. Le processus américain de contrôle des exportations nous empêche parfois d'obtenir des pièces rapidement, parce que le département d'État américain doit demander l'autorisation pour le retransfert de pièces au Canada, au Royaume-Uni, à l'Australie. Au sein de ce programme, nous essayons de régler ces problèmes et de nous assurer qu'une autorisation pour le retransfert de pièces ne sera pas obligatoire entre les partenaires pour le maintien en puissance des appareils.

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Merci, monsieur Simms.

[Français]

Monsieur Bachand, vous avez la parole pour une période de cinq minutes.

M. Claude Bachand: Merci, monsieur le président.

Plus tôt, on a parlé de la possibilité que vous déposiez des options d'analyse et les spécificités, soit le *statement of requirements*. Vous avez dit oui.

De notre côté, on aimerait que vous puissiez nous donner une copie des résultats de la série de simulations qui ont été faites. Par l'entremise d'une motion, on demandera probablement tout à l'heure que ce soit déposé. Avez-vous une objection quant au fait de déposer l'étude de votre série de simulations qui démontrent clairement la supériorité du JSF?

Lgén J.P.A. Deschamps: Je comprends ce que vous demandez. Le défi est que les simulations sont de niveau « classifié ». Les documents que l'on pourrait vous remettre seraient quasiment inutiles.

M. Claude Bachand: Vous voulez dire qu'ils seraient censurés?

Lgén J.P.A. Deschamps: Obligatoirement. Puisque le Canada n'est pas propriétaire de cette information, il faut respecter les normes internationales auxquelles nous sommes soumis. Ce que je peux faire toutefois, c'est partager la documentation qui donne au moins une vue plus globale. Vous aurez donc assez d'information quant aux besoins, c'est-à-dire le SOR. On peut se servir de documents « déclassifiés » afin d'entamer un dialogue.

Aujourd'hui, on peut vous laisser un document « non classifié » qui servirait au moins de point de référence pour discuter de l'avion et de ses capacités en général. Si cela peut vous aider, on peut le faire prochainement. On peut vous remettre le document au sujet des besoins le plus tôt possible.

[Traduction]

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Général, nous vous en serions très reconnaissants. Bien que les derniers mois nous aient appris à quel point il pouvait être difficile d'obtenir des

documents — excusez ce petit rappel —, j'aimerais dire que plus nous avons de renseignements, mieux nous pouvons faire notre travail. Nous vous en remercions donc.

Monsieur Bachand.

[Français]

M. Claude Bachand: J'aimerais continuer à propos de ce que vous avez dit plus tôt, général Deschamps, au sujet des contenus technologiques et de la propriété intellectuelle. Il semble que Lockheed Martin ne soit pas prête, dans plusieurs cas, à dévoiler les contenus hautement technologiques et la propriété intellectuelle qu'elle a quant à ce type d'avion.

Quand j'entends cela, cela me fait toujours peur. Je ne voudrais pas que le seul travail des compagnies canadiennes soit de remplacer un pneu ou de peindre le bout d'une aile qui a été égratignée. Ce n'est pas ce que veulent les compagnies canadiennes. Elles veulent plutôt quelque chose sur le plan de la haute technologie et un certain transfert de la propriété intellectuelle. J'aimerais entendre vos commentaires à ce sujet.

J'aimerais aussi que vous parliez de l'ITAR. Pensez-vous que cette politique devrait être changée? Personnellement, j'ai fait plusieurs démarches à cet égard à Washington. Pensez-vous que l'on devrait convaincre les Américains que, comme nous sommes des amis inconditionnels, ce type d'approche qu'est l'ITAR devrait être levé puisqu'il s'agit d'un fardeau pour les entreprises canadiennes et québécoises?

• (1235)

[Traduction]

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Monsieur Ross, il ne reste environ qu'une minute et demie.

M. Dan Ross: J'aimerais très brièvement souligner que M. Slack a déjà parlé de l'accès spécial concernant l'ITAR qui sera en place pour tous les partenaires, et cela répond à votre question.

En ce qui concerne la propriété intellectuelle, nous obtiendrons que les entreprises canadiennes aient clairement accès aux renseignements pour que les gens soient en mesure d'assurer l'entretien des avions d'attaque interarmées, comme c'est le cas avec les Hercules ou les C-17, et, en particulier, pour le premier, le deuxième et une partie du troisième échelon d'entretien.

Ensuite, j'aimerais également dire que tous les fournisseurs canadiens, qui ont fourni beaucoup de contenu canadien pour les avions d'attaque interarmées, participeront au maintien en puissance durant les 35 ou 40 prochaines années de 5 000 avions de chasse dans le monde, et ils disposent déjà actuellement des données techniques et de la propriété intellectuelle de tous les composants canadiens.

Finalement, ces avions modernes fonctionnent surtout à commande logicielle et non plus à commande hydraulique ou mécanique comme par le passé. Le logiciel qui commande le décollage d'un F-35 comprend plus de 10 millions de lignes de codes, et les partenaires ne seraient jamais capables, individuellement, de le gérer. Le logiciel de combat compte à lui seul des dizaines de millions de lignes de codes. Ces avions fonctionnent surtout à commande logicielle et sont très complexes. En ce moment, nous ne savons pas exactement quelle partie chaque partenaire fera en ce qui concerne le troisième et le quatrième échelon d'entretien, ou ce qui devrait être fait. Notre premier avion arrivera d'ici cinq ou six ans, et nous serons capables d'établir les besoins à ce moment.

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Merci, monsieur Ross.

Je cède maintenant la parole à mon collègue, M. Harris. Vous avez cinq minutes.

M. Jack Harris: Je ne tiens pas à ce que le débat tourne à un combat de généraux, mais je me demande ce qui fait que nous avons besoin de ces avions, et particulièrement d'avions de cinquième génération plutôt qu'un autre type.

J'ai devant moi les commentaires du major-général à la retraite Leonard Johnson, et il aborde certaines questions stratégiques. Je vais les résumer. Il prétend que s'il n'y a pas de menaces de bombardements, ou à moins que les nouveaux avions de chasse doivent servir dans une guerre contre un ennemi qui possède une bonne capacité de défense aérienne, les avions d'attaque interarmées sont inutiles d'un point de vue militaire. Il affirme que les F-35, au même titre que les CF-18, ne peuvent fournir d'appui aérien rapproché pendant les opérations de contre-insurrection ou dans une guerre asymétrique éventuelle contre des armes légères et des engins explosifs améliorés. Le temps des grandes guerres entre des pays développés est révolu. Donc, pourquoi s'y préparer?

Ces commentaires viennent d'une personne avec évidemment un important bagage militaire. Il dit aussi que nous n'avons pas besoin d'un avion de chasse furtif pour patrouiller dans l'Arctique.

Il se peut que vous ne puissiez pas parler des études de simulation, mais pourriez-vous nous dire ce qu'un avion de chasse furtif peut accomplir, étant donné les besoins militaires réels du Canada?

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Merci, monsieur Harris.

Général Deschamps.

Lgén J.P.A. Deschamps: J'en ai déjà parlé un peu, et je vais vous remettre un peu en contexte.

Les gens ont tout à fait droit à leur opinion, mais il faut comprendre que les choses évoluent très rapidement. En général, dans le domaine technologique et certainement dans les opérations militaires, les technologies de l'avenir qui sont actuellement entrevues ou utilisées seront très complexes, parce que nous ne sommes pas les seuls à développer de bonnes technologies. Par conséquent, la sécurité dans le monde de demain sera très compliquée, non seulement parce que les pays posséderont beaucoup de haute technologie, mais également parce que des acteurs non étatiques en posséderont eux aussi. Nous devons donc être en mesure de gérer ces différentes situations dans un environnement complexe, soit comme nation, soit comme membre d'une coalition.

Lorsqu'on regarde toutes ces menaces, les avions de chasse sophistiqués, les missiles sol-air ou mer-air, nous devons être en mesure de réagir. Sinon, nous allons devoir réviser notre politique en matière de défense.

Alors que nous regardions toutes ces futures menaces, nous avons analysé ce qu'il nous fallait et qui serait encore utile dans 30 ans. Nous devons regarder le saut technologique que nous devons faire. Nous achetons de moins en moins d'avions, parce qu'ils coûtent de plus en plus cher. Par conséquent, les quelques avions que nous avons doivent être agiles; je ne peux pas attendre encore trois ans pour obtenir un autre avion parce qu'une nouvelle menace pointe à l'horizon.

Nous avons donc regardé toutes ces options et avons décidé que cette technologie était la seule façon dont nous pourrions être suffisamment certains de l'agilité de nos avions durant les 20, 25 ou 30 prochaines années. Cette technologie nous donne les meilleures

chances de succès face à un avenir incertain, étant donné la rapidité des évolutions technologiques.

Il y a des gens dans le monde qui cherchent activement à se doter d'une capacité militaire de cinquième génération. Certains possèdent un armement surface-air très sophistiqué. Ces armes nous menacent. On pourrait installer une technologie, comme des missiles de croisière, sur des navires et nous menacer. Dans l'avenir, nous ferons face à d'autres menaces. Nous avons examiné tout cela et nous nous sommes demandés: « Quelle technologie nous donnera la flexibilité nécessaire? » C'est pourquoi nous avons envisagé la technologie de cinquième génération.

Dans ce cas, le F-35 devient, bien entendu, la meilleure option et la solution la plus économique sous tous les angles. Pour nous, il s'agissait du choix le plus logique, le plus évident pour affronter l'avenir.

Comme je l'ai mentionné plutôt, je n'ai pas les moyens d'acheter de multiples flottes d'avions. Il serait très difficile pour le Canada d'acheter une flotte dédiée à la protection de l'Amérique du Nord et une autre qui peut être déployée à l'étranger. Ce n'est tout simplement pas possible, étant donné les coûts faramineux rattachés à l'achat de multiples flottes.

C'est la meilleure solution. C'est polyvalent. Sa flexibilité est garantie durant des années, et, comme le ministre l'a dit, si nous nous sommes trompés, que nous n'avons pas bien prévu la situation, à savoir que la menace à notre sécurité a pris de l'ampleur, et que nous devons utiliser des moyens plus énergiques, nous pouvons le faire sans devoir acquérir une nouvelle flotte complète. En deux ans, nous pouvons obtenir plus d'avions. Cela coûte de l'argent, mais vous — n'importe quel gouvernement — pourrez prendre cette décision dans 10 ou 15 ans.

C'est impossible avec les programmes actuels, à savoir qu'on achète ce qu'on a et qu'on est pris avec ce qu'on a, parce que cet avion, ce logiciel et ces armes ne sont plus fabriqués. C'est ce qui rend ce programme si puissant. Durant les 30 prochaines années, les gouvernements auront le choix.

● (1240)

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Merci, général. Nous vous en sommes reconnaissants.

La parole est maintenant à M. Hawn pendant cinq minutes.

M. Laurie Hawn: Merci, monsieur le président.

Je vais faire gagner quatre minutes dans la vie de tout monde et simplement dire que je suis incroyablement impressionné par la rigueur des témoignages des deux groupes de témoins entendus ce matin au sujet du travail qui a été accompli au cours des 10 ou 15 dernières années, ou plus, de la vision d'avenir dont nous faisons preuve et du bon travail combiné des ministères pour s'assurer que nos besoins militaires et industriels sont comblés et que nous investissons efficacement les fonds publics pour obtenir la meilleure capacité possible durant les 40 prochaines années.

Je tiens seulement à remercier les témoins, leurs ministères respectifs et tout leur personnel pour le travail extraordinaire qu'ils ont accompli. L'avenir du pays, l'avenir de l'armée, est entre très bonnes mains.

Merci, monsieur le président.

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Merci, monsieur Hawn, pour votre commentaire étrangement bref dans votre cas. Et je suis d'accord avec vous. Je remercie tous nos témoins de nous avoir fourni ces renseignements et d'être venus ici aujourd'hui.

Messieurs les députés, avant de suspendre la séance, j'aimerais dire deux ou trois choses. À 13 h 45 pile, nous passerons à certains travaux du comité. Nous discuterons d'une motion. Évidemment, nous déciderons si nous préférons le faire à huis clos ou non. J'aimerais rappeler que nous avons deux groupes cet après-midi: le premier de 14 heures à 15 heures, et le deuxième de 15 heures à 16 heures.

Encore une fois, je remercie les membres du comité de leur coopération ce matin durant les deux premiers groupes, et nous allons reprendre nos travaux à 13 h 45 pile.

La séance est maintenant suspendue.

• (1240) _____ (Pause) _____

• (1345)

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Le Comité permanent de la Défense nationale reprend les travaux de sa 24^e séance. La séance est maintenant publique.

Chers collègues, le greffier distribue actuellement la motion dont nous discuterons.

Je crois que M. LeBlanc proposera la motion de M. Dosanjh en ce qui concerne l'organisation d'audiences additionnelles.

Monsieur LeBlanc.

L'hon. Dominic LeBlanc: Merci, monsieur le président.

J'ai rapidement discuté avec M. Hawn et mes collègues de l'opposition. Nous avons donné l'avis de la motion pour nous assurer que nous étions en règle, mais ce sujet suscite manifestement un intérêt marqué pour les parlementaires et bon nombre de témoins qui sont sur la liste, mais qui n'ont évidemment pas pu être invités pour cette journée fort remplie.

Je suggère que — et je m'en remets au président et aux membres qui font partie du comité depuis plus longtemps que moi —, la semaine prochaine, ou à la première occasion, le comité directeur examine le calendrier pour organiser d'autres audiences et pour entendre d'autres témoins en ce qui concerne l'acquisition de la prochaine génération d'avions de chasse.

Pour le compte rendu, la motion se lit comme suit: étant donné le grand nombre de témoins ayant rapport à cette étude, le comité a mis au calendrier d'autres audiences au sujet de la prochaine génération d'avions de chasse

Monsieur le président, à mon avis, la semaine prochaine, nous serons en mesure d'établir un horaire et de décider des groupes de témoins, mais c'est essentiellement le texte de la motion. Merci.

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Merci, monsieur LeBlanc.

Monsieur Hawn.

M. Laurie Hawn: Monsieur le président, il s'agit d'un si bon sujet d'actualité, que nous acceptons de tenir autant d'audiences qu'il le faudra. Cela ne nous dérange pas.

Je vais lancer une idée... et je ne la propose pas, je tiens simplement à lancer une idée qui pourrait être étudiée la semaine prochaine. Le comité pourrait étudier la possibilité de se rendre à Fort Worth, chez Lockheed Martin, pour voir l'avion, parler aux gens qui l'ont conçu et construit ou qui l'ont piloté et testé. Nous pourrions

jeter un coup d'oeil au simulateur ou à autre chose. Je ne demande pas qu'on prenne une décision maintenant; c'est simplement une suggestion.

Serait-ce une mesure qui pourrait vous convaincre — parce que nous croyons que c'est une très bonne idée — que ce programme est la voie qu'il faut prendre?

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Monsieur Hawn, je suis certain que nous pourrions examiner cette possibilité. Nous y reviendrons, mais je vous remercie de votre suggestion.

D'accord, vous avez entendu la motion. Vous avez le texte devant vous. Y a-t-il d'autres commentaires?

(La motion est adoptée.)

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Elle est adoptée à l'unanimité.

Chers collègues, vous avez également entre les mains le budget pour certains témoins. Ce document se trouvait dans le...

M. Mike Wallace: Je la propose, je la propose.

The Vice-Chair (Hon. Bryon Wilfert): Monsieur Wallace, vous êtes un merveilleux ajout au comité aujourd'hui.

Des voix: Oh, oh!

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Merci beaucoup.

Y a-t-il d'autres commentaires?

(La motion est adoptée. [Voir le *Procès-verbal*])

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Elle est adoptée à l'unanimité. Je vous en remercie.

Monsieur LeBlanc, je crois que vous voulez ajouter quelque chose.

L'hon. Dominic LeBlanc: Merci, monsieur le président.

Je le répète, je ne veux pas faire perdre du temps au comité. Je me suis entretenu brièvement avec M. Hawn.

[*Français*]

J'ai aussi parlé à M. Bachand ainsi qu'à M. Harris et à mon collègue M. Simms.

[*Traduction*]

Nous avons quelques préoccupations à propos d'informations et de documents mentionnés par les ministres ce matin, comme des énoncés de besoins et la recherche. La ministre des Travaux publics a parlé de la recherche effectuée par son ministère.

Monsieur le président, il s'agit plus de vous informer vous et mes collègues. Si nous pouvions trouver un moyen de collaborer avec le secrétaire parlementaire afin d'arriver à un compromis, je serais tout à fait disposé à le faire. Sinon, certains d'entre nous voudront présenter une motion relative à la communication de certains de ces documents la semaine prochaine ou à la première occasion. Toutefois, nous aurons certainement la possibilité de parler avec M. Hawn et d'autres personnes afin de voir si nous pouvons trouver le moyen d'éviter cela, si c'est acceptable.

Monsieur le président, après avoir écouté les ministres ce matin, j'entrevois la possibilité d'accès aux informations auxquelles ils ont fait référence. Nous trouverons la meilleure façon d'y arriver, la semaine prochaine, peut-être.

•(1350)

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Monsieur LeBlanc, comme je l'ai dit avant la suspension des travaux, ce matin au sujet de l'énoncé des besoins, nous pourrions demander n'importe quel document pertinent. Nous pouvons demander à ce que l'on les envoie, bien sûr cela dépendra ensuite des divers ministères. Nous attendrons une réponse et si nous n'en sommes pas satisfaits, nous pourrions alors faire rapport à la Chambre des communes, mais je suis sûr que peut-être la semaine prochaine...

Il n'est pas nécessaire pour le moment que nous nous en occupions, mais les ministres m'ont laissé à penser que des documents seront fournis. J'espère que nous aboutirons à un arrangement la semaine prochaine. Ce que je veux dire, c'est que n'importe quel comité parlementaire peut demander des pièces ou des documents, et étant donné la nature de cette question particulière, c'est ce que nous devrions faire si le comité le veut bien.

Monsieur Hawn

M. Laurie Hawn: Merci, monsieur le président. Je reconnais qu'il faut que nous en discutions la semaine prochaine, probablement à huis clos, c'est ce que je suggère. Peut-être faut-il en discuter en comité de direction, je ne sais pas, vu qu'il s'agit de matériel classifié et qu'il y aura des répercussions contrairement aux autres questions graves et juridiques relatives à des documents que nous avons examinés à la Chambre.

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Je n'ai aucun doute, monsieur Hawn, que seuls les documents qui ne sont pas sensibles seront disponibles.

M. Laurie Hawn: Nous devons en discuter la semaine prochaine.

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Oui, et nous devrions réserver du temps à cet effet la semaine prochaine. Je pense que nous devrions en discuter.

Monsieur LeBlanc...

L'hon. Dominic LeBlanc: Oui, monsieur le président, je partage votre avis. Il existe un processus formel que le comité peut suivre pour demander les documents, mais pour être juste avec M. Hawn, nous pourrions réserver du temps pour qu'il rencontre des critiques afin de voir s'il y a un processus satisfaisant avant d'entamer le processus plus formel. Nous pouvons essayer de trouver la semaine prochaine une solution qui sera à la satisfaction de tout le monde.

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Il faut aussi, chers collègues, sans vouloir insister là-dessus, aujourd'hui, adopter une motion sur les futures réunions sur cette question. Nous allons devoir aussi décider de la date de ces réunions. Seront-elles en plus des travaux normaux du comité et en feront-elles partie? Si je connais bien le comité, je sais déjà quelle est la réponse, mais je dois poser la question.

Y a-t-il d'autres observations? Allons-nous décider que le comité de direction se réunisse la semaine prochaine?

Vous pourriez choisir un jour quand je... Puis-je proposer jeudi?

Merci beaucoup.

Très bien, chers collègues, le comité de direction se réunira jeudi prochain. Nous en informerons le président, M. Bernier.

S'il n'y a rien d'autre, nous allons suspendre les travaux pendant quelques instants. Je vais inviter les journalistes à venir prendre

rapidement quelques photos des témoins assis à la table. Une fois qu'ils seront partis, nous reprendrons officiellement nos travaux. Merci.

•(1350)

_____ (Pause) _____

•(1355)

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Je demande aux journalistes de sortir maintenant.

Le comité reprend ses travaux. Je vous remercie tous d'être ici. Nous commençons par le troisième groupe de témoins.

Nous accueillons trois témoins: Avcorp Industries Inc., Paul Kalil, président; Association des industries aérospatiales du Canada, Claude Lajeunesse, président et chef de la direction; et Pratt & Whitney Canada, J. Richard Bertrand, vice-président, Affaires gouvernementales.

Qui commence?

M. Paul Kalil (président, Avcorp Industries inc.): Moi, monsieur le président.

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Entendu. Afin que vous sachiez la procédure: vous disposez de cinq minutes, puis nous passerons à une première série de questions de sept minutes et à une deuxième série de cinq minutes. C'est tout le temps dont nous disposons. Il ne me déplairait pas que vous n'utilisiez pas totalement vos cinq minutes car nous souhaitons poser le plus de questions possibles.

Monsieur, la parole est à vous.

M. Paul Kalil: Merci.

Monsieur le président, chers membres du comité, merci d'avoir invité Avcorp à prendre la parole à cette réunion importante du comité sur la défense.

Premièrement, qu'est-ce que Avcorp? Nous sommes une petite compagnie aérospatiale basée en Colombie-Britannique. Nous employons actuellement environ 500 personnes. Nous avons des installations en C.-B. et en Ontario. La compagnie conçoit et construit des structures d'avion en métal et en matériaux composites. Fondée il y a plus de 50 ans, la compagnie a démarré par la construction de flotteurs pour les hydravions et elle est devenue un fournisseur de la plupart des grands constructeurs de matériel de l'industrie aérospatiale. Nos principaux clients sont Boeing, Bombardier et Cessna.

Nous sommes très heureux d'être ici aujourd'hui pour parler de la décision concernant le F-35. Depuis 2005, Avcorp a oeuvré pour diversifier ses activités en y ajoutant les contrats militaires. L'industrie aérospatiale traverse des cycles et pour notre compagnie, l'absence de contrats militaires était un désavantage. À ce jour, la compagnie a réussi à obtenir des contrats liés au CH-47 dans le cadre du processus actuel d'approvisionnement du gouvernement du Canada et nous avons été en mesure d'annoncer il y a peu de temps un contrat pour le programme du F-35. Nous participerons à la chaîne d'approvisionnement mondiale de ces deux programmes.

Nous aimerions souligner une chose importante, nos remerciements aux fonctionnaires du MDN, d'Industrie Canada et de Travaux publics pour le temps et les efforts qu'ils ont consacré pour concrétiser ces perspectives au profit de l'industrie canadienne. Avcorp apprécie à sa juste valeur leur dur labeur.

La participation au programme du F-35 a des conséquences extrêmement importantes pour une compagnie comme la nôtre. En participant, tout comme le Canada, dès le début au programme, nous avons pu réaligner notre infrastructure technologique et préparer nos employés à l'entreprise de cette tâche. Ce qui nous a permis d'être compétitifs à l'échelle mondiale et de remporter d'importants contrats.

Le transfert de la technologie relative au F-35 dans la compagnie est une partie essentielle du processus. Cela nous a permis non seulement de faire ce type de travail, mais aussi de transférer ultérieurement ces connaissances dans nos programmes commerciaux et donc d'utiliser ce transfert de technologie afin d'être compétitifs pour les futurs contrats comme le remplacement du 737 ou celui du A320. Dans un tel programme, le transfert de la technologie est absolument critique pour la réussite à long terme du secteur.

Il est essentiel que le Canada participe de façon continue au programme. Cela garantira à d'autres entreprises canadiennes des possibilités futures et permettra aux compagnies qui obtiennent des contrats de participer de façon permanente. Il nous paraît important maintenant que les petites et moyennes entreprises canadiennes obtiennent un plus grand nombre de contrats de sous-traitance parce que, je le répète, nous voyons les possibilités offertes par le transfert de la technologie et l'accroissement des capacités de l'assise industrielle.

Tout retard ou temps d'arrêt dans ce processus se traduira par une perte de possibilités. La réalisation de ce programme s'accélère, la production aussi. Et le créneau de certains types de contrats arrivera à terme avec la fin de l'offre de ces aspects du programme quand la production démarrera. Le programme fait face à d'importants défis dans le domaine de la capacité. L'industrie canadienne, aussi solide qu'elle soit sur la scène internationale, a une excellente occasion d'obtenir plus que notre juste part de ce programme du fait que nous ne sommes pas limités par des chiffres artificiels comme c'est le cas des programmes IRB. Notre capacité à entreprendre des travaux est illimitée si nous avons la capacité de les faire et la volonté d'investir pour pouvoir les réaliser. Il n'y a donc rien qui puisse arrêter ce que l'industrie canadienne peut faire dans ce programme.

Monsieur le président, merci beaucoup. C'est tout ce que j'ai à dire pour l'instant.

●(1400)

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Merci. Vous êtes exactement dans les temps.

Claude Lajeunesse, président et chef de la direction de l'Association des industries aérospatiales du Canada est notre prochain témoin.

Monsieur, la parole est à vous pendant cinq minutes.

[Français]

M. Claude Lajeunesse (président et chef de la direction, Association des industries aérospatiales du Canada): Monsieur le président, membres du comité,

[Traduction]

Permettez-moi de vous remercier pour votre invitation à témoigner à cette très importante réunion du comité.

Ayant été à l'écoute toute la matinée, je voudrais aussi remercier les membres du comité pour le travail remarquable qu'ils font au nom de tous les Canadiens.

En 2009, l'industrie aérospatiale a généré des recettes de 22 milliards de dollars dont 80 p. 100 étaient le fait des exportations. Le secteur a créé des emplois à valeur ajoutée pour plus de 80 000 Canadiens, de St. John's (Terre-Neuve) à Lunenburg (Nouvelle-Écosse), à Moncton, Saint John, Montréal, Mirabel, la région du Grand Toronto, Winnipeg, Calgary, Abbotsford et Delta. Je suppose que vous avez bien compris que nos compagnies sont installées dans toutes les régions du pays.

Pour ce qui est de la décision relative au F-35, l'AIAC plaide pour une prise de décision rapide en ce qui concerne la prochaine génération d'avions de combats, ce qui faisait partie de la Stratégie de défense le Canada d'abord. Nous avons donc été très heureux d'apprendre en juillet dernier que le gouvernement du Canada a l'intention de commencer le processus d'acquisition de la nouvelle génération d'avions de combat.

La participation de plusieurs compagnies membres remonte à 1997. L'AIAC était favorable à la participation du Canada à cette époque puisque des compagnies participaient au processus dès le début, ce qui leur offrait l'occasion rare de participer au stade du développement du concept.

●(1405)

[Français]

Cela représente aussi une occasion rare pour les entreprises de s'engager pleinement dans le développement d'une nouvelle grande plateforme. Ce principe est au coeur des préoccupations de l'AIAC, tel qu'il est décrit dans notre rapport sur les futures grandes plateformes, que nous avons produit en 2008.

[Traduction]

Les initiatives de « futurs programmes importants » visent à permettre à l'industrie canadienne de remporter de gros contrats à long terme qui créent des emplois à valeur ajoutée pour l'avenir et durant tout le cycle de vie de n'importe quel aéronef.

Comme vous le savez tous, la construction du F-35 dépend d'une participation industrielle directe. Cela veut dire que les partenaires, les actionnaires, doivent travailler ensemble pour assurer un maximum de possibilités. Vous avez entendu ce matin les ministres et les fonctionnaires dire que ces possibilités pourraient s'élever jusqu'à 12 milliards de dollars, sans compter le maintien en puissance ni les ventes de matériel militaire à l'étranger. Nous voulons être sûrs d'obtenir notre juste part des 385 milliards de dollars que ces avions généreront et coûteront sur une période de 20 à 40 ans.

Plusieurs compagnies ont fait et feront d'énormes investissements dès le départ pour être plus concurrentielles et remporter ces contrats. Il s'agit de décisions opérationnelles importantes et coûteuses qui nécessitent de la stabilité, de la prévisibilité et de la certitude.

[Français]

Cette décision représente une occasion sans précédent pour l'industrie aérospatiale canadienne, dans la mesure où nous pourrions travailler en étroite collaboration afin d'en retirer un maximum de bénéfices pour l'ensemble du pays.

[Traduction]

Une fois la décision prise, l'AIAC oeuvrera pour assurer que le Canada en retire le plus de bénéfices possibles. Il nous faut des emplois à valeur ajoutée, le transfert de la technologie, comme il vient d'être dit, et des contrats stables à long terme. Nous ferons le maximum pour que nos compagnies aient en place un système de comptabilité clair pour faire le suivi non seulement de la quantité, mais de la qualité et du volume de travail que les entreprises canadiennes obtiendront suite à ce partenariat.

[Français]

Notre rôle sera de nous assurer que nos compagnies évoluent dans un contexte où elles pourront retirer un bénéfice optimal. Nous insistons aussi pour qu'un système de contrôle soit mis en place afin d'assurer la qualité et la quantité d'emplois créés ainsi que du travail qui sera confié à nos entreprises dans le cadre de ce partenariat.

En ce qui a trait à l'entretien des chasseurs, la formation et l'entraînement des pilotes, le comité de défense de l'AIAC mettra sur pied un groupe d'étude qui aura pour objectif d'analyser les options et de recommander au gouvernement du Canada les meilleures pratiques à mettre en oeuvre.

[Traduction]

Entre-temps, nous nous emploierons à faciliter l'accès de nos compagnies aux possibilités d'entretien offertes actuellement dans le monde, par exemple, l'entretien des principaux systèmes et circuits — au nombre de 40 —, la maintenance à l'échelon dépôt et l'établissement d'alliances avec les pays partenaires dotés d'installations aérospatiales plus modestes.

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Je vous remercie, je suis sûr que l'on vous posera beaucoup de questions.

M. Claude Lajeunesse: Merci.

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert (Richmond Hill, Lib.)): Monsieur Bertrand, vous avez cinq minutes.

M. J. Richard Bertrand (vice-président, Affaires gouvernementales, Pratt & Whitney Canada): Merci, monsieur le président, de nous avoir donné l'occasion de comparaître aujourd'hui.

[Français]

Je m'adresse à vous à titre de vice-président des affaires gouvernementales du bureau du président de Pratt & Whitney Canada.

[Traduction]

Pratt & Whitney Canada a une histoire de 80 années, dont elle est fière, d'innovation, de réalisations et de succès continus.

• (1410)

[Français]

Aujourd'hui, nous employons environ 9 200 personnes partout dans le monde et près de 6 200 employés à l'échelle du Canada dans les sites de fabrication, de génie et de recherche, notamment à Halifax, à Longueuil, à Mirabel, à Mississauga, à Thompson et à Lethbridge.

[Traduction]

En tant que leader mondial dans le domaine de l'aérospatiale, nous définissons l'avenir de l'industrie, grâce à nos moteurs de nouvelle génération destinés aux hélicoptères et aux avions de transport régional. Nous avons atteint un record inégalé dans le monde avec la mise en production de 65 nouveaux modèles de moteurs au cours des 12 dernières années. Ces moteurs dépassent les normes de l'OACI pour leurs faibles émissions et le silence de fonctionnement

[Français]

Notre succès continu est une preuve positive des avantages ayant découlé de notre relation de 50 ans avec le gouvernement du Canada. Il s'agit d'un vrai partenariat public-privé. L'entreprise et moi, en tant qu'employé, avons été fiers de travailler avec les gouvernements conservateur et libéral dans l'élaboration de programmes appropriés, avantageux et menés en collaboration ainsi que d'outils de soutien stratégique harmonieux, et de contribuer à nos buts communs de prospérité économique mondiale.

[Traduction]

Pratt & Whitney Canada est le plus gros investisseur en R&D du secteur aérospatial canadien — plus de 50 p. 100 — et compte parmi les quatre principaux investisseurs en R&D au Canada, toutes industries confondues. Nous sommes heureux d'investir 15 millions de dollars chaque année dans 16 universités canadiennes. Ces investissements mettent toute la recherche aérospatiale de pointe à la portée des étudiants en ingénierie, depuis les nouvelles théories jusqu'aux applications concrètes de la génération actuelle de nos modèles de moteurs.

Étant donné qu'il y a eu des discussions tout au long de la matinée sur l'avion de combat interarmées, permettez-moi de passer directement au point de vue de Pratt & Whitney. Premièrement, il est important de reconnaître que la décision prise par le gouvernement du Canada, au début de l'été, de mettre en pratique son option de longue date visant à aller de l'avant et à acheter les 65 avions de combat interarmées, est la suite logique du processus qui a commencé en 1997. Même si le montage final du F-135 et les essais seront faits par Pratt & Whitney aux États-Unis, le programme du F-135 est très important pour Pratt & Whitney Canada et l'industrie canadienne.

En octobre 2004, Pratt & Whitney Canada a obtenu un contrat de livraison de composants de moteur critiques, le rotor à pales intégré — ou IBR comme nous l'appelons en anglais — pour le moteur 135. Ce succès et notre recherche étaient dus en partie à notre collaboration avec les universités canadiennes dont j'ai fait mention il y a un instant.

Les connaissances que nous avons développées et appliquées à ces rotors à pales intégrés nous permettront de créer un centre d'excellence mondial. En fait, être le meilleur au monde au plan des tâches à grande valeur, hautement spécialisées et très innovatrices constitue un objectif politique que se sont fixés durant les 20 dernières années des gouvernements fédéraux qui ont bien rempli leur mandat.

Deuxièmement, Pratt & Whitney a déjà conclu 20 contrats de participation industrielle liés à l'avion de combat interarmées à travers le Canada. D'autres contrats font l'objet de négociations.

La décision du gouvernement d'aller de l'avant en ce qui concerne l'avion de combat interarmées est une bonne nouvelle pour toutes ces entreprises en termes de possibilités futures de maintien en puissance et elle est importante pour pouvoir planifier des activités et de futurs investissements avec plus de certitude.

Comme Paul l'a mentionné, et il est important de le souligner, la certitude est un facteur très important dans le secteur. Si l'incertitude s'installe pour de bon, ce seront les fournisseurs des pays qui ont acheté l'avion de combat interarmées qui pourraient avoir un avantage.

[Français]

Cette certitude est importante étant donné la reprise économique fragile en cours à la suite de la récession économique mondiale qui a touché dramatiquement et continue de toucher l'industrie mondiale de l'aérospatiale.

Finalement, nous avons confiance que la société Pratt & Whitney peut être concurrentielle et remporter des contrats selon le modèle de soutien mondial qui diffère de notre démarche traditionnelle à l'égard des retombées industrielles et régionales et en ce qui a trait aux acquisitions militaires à grande échelle.

[Traduction]

Pour Pratt & Whitney Canada et pour nos partenaires dans la chaîne de valeur, les possibilités de fournir des dépôts, des réparations et de l'équipement pour une flotte qui pourrait compter 2 000, 3 000 ou 5 000 avions — en fonction du contrat final — au lieu de seulement 65 avions sont immenses.

Honorables députés, Pratt & Whitney Canada est bien placée pour profiter de ces possibilités en maintien en puissance dans le monde.

Nous vous remercions pour le temps que vous nous avez consacré et de nous avoir invités à venir ici aujourd'hui.

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Merci, monsieur Bertrand.

Chers collègues, nous passons à la première série de questions de sept minutes.

Je donne d'abord la parole à mon collègue M. LeBlanc.

L'hon. Dominic LeBlanc: Merci, monsieur le président.

[Français]

Messieurs, je vous remercie de vos présentations.

J'ai deux questions, et elles vont probablement s'adresser à M. Lajeunesse.

Votre association représente l'industrie canadienne. Pour ma part, je représente une région principalement rurale du Nouveau-Brunswick. Vous avez bien mentionné la ville de Moncton, de même que la ville de Dieppe située près de Moncton. Plusieurs petites sociétés déploient des efforts, dans certains cas depuis plusieurs années. On constate qu'elles sont de plus en plus concurrentielles ou qu'elles commencent du moins à prendre une certaine envergure. M. Kalil a dit qu'il représentait une petite société qui comptait 500 employés. Mon collègue de Terre-Neuve-et-Labrador et moi-même trouvons que la taille de cette société est plutôt importante.

Monsieur Lajeunesse, si vous étiez dans la région de l'Atlantique, par exemple, qu'est-ce que les gouvernements provinciaux, surtout, et le gouvernement fédéral pourraient faire pour aider votre industrie et les membres de votre association, qui ne sont sans doute pas tous de grandes sociétés connues, à être concurrentiels et à se préparer au genre de retombées économiques que vous avez si bien décrit? Que peut-on faire sur le plan de la stratégie de développement régional? C'est un mot qui peut signifier bien des choses et pas grand-chose à la fois. Si vous étiez entrepreneur au Nouveau-Brunswick ou à Terre-Neuve-et-Labrador, quel genre d'appui pourriez-vous demander à votre gouvernement provincial et au gouvernement fédéral pour faire en sorte de ne pas être à l'écart simplement parce que de plus grandes sociétés, par nécessité, mangent une bonne part de l'assiette?

• (1415)

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Monsieur Lajeunesse, allez-y.

M. Claude Lajeunesse: Merci.

C'est une excellente question. Il faut d'abord nous assurer que le gouvernement prend une décision ferme, qui permet de passer à l'action et qui incite les compagnies à investir dans l'avenir. C'est le premier point.

Deuxièmement, je vais mentionner la compagnie Apex, du Nouveau-Brunswick. Elle a déjà reçu une visite des gens de Lockheed Martin, qui ont fait une étude de capacité et de faisabilité. C'est un genre de vérification qui va permettre de s'assurer qu'Apex a les capacités nécessaires pour fournir les services dont aura besoin Lockheed Martin à ce moment-là. Cette compagnie a reçu l'appui de certains programmes, que ce soit du gouvernement fédéral ou du gouvernement provincial. Ça lui a permis d'effectuer de la recherche et du développement. À mon avis, une compagnie comme Apex a déjà la possibilité d'obtenir des contrats. Elle a déjà fait des pas dans cette direction.

[Traduction]

L'hon. Dominic LeBlanc: Monsieur le président, j'ai terminé. Mon collègue veut peut être ajouter quelque chose.

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Monsieur Simms, vous avez trois minutes et vingt-cinq secondes.

M. Scott Simms: Bien.

À titre d'information seulement, le gouvernement américain ne devait-il pas financer un deuxième moteur pour ce programme, je veux dire... par rapport à votre concurrent?

M. Claude Lajeunesse: Je viens de lire ce qui s'est passé. Vous pouvez le lire dans le journal d'hier, par exemple, qu'il y a eu un vote du comité d'affectation des crédits du Sénat. Nous connaissons la position de l'administration Obama sur cette question, et nous nous tenons au courant. C'est à cela que se limite le rôle de notre association. Nous ne participons pas à la sélection des divers candidats retenus pour les contrats. Nous ne participons pas à la répartition régionale.

Notre rôle est de s'assurer que le gouvernement prenne une décision — ce qu'il a fait en l'occurrence — et qu'il l'applique, et qu'ensuite nos compagnies, notre industrie et nos régions puissent en profiter en fonction de leurs atouts.

M. Scott Simms: Donc, à ce stade, vous êtes pratiquement le seul fournisseur pour le F-35. Vous l'êtes bien, n'est-ce pas?

M. Claude Lajeunesse: Je crois que vous vous adressez à mon collègue, M. Bertrand, qui s'occupe du contrat.

M. Scott Simms: Oui, Pratt & Whitney.

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Monsieur Bertrand.

M. J. Richard Bertrand: Le F135 fabriqué par Pratt & Whitney est le moteur actuellement en production pour l'avion. L'équipe de l'avion de combat interarmées, l'équipe GE Rolls-Royce est en train de mettre au point le moteur concurrent et continue de travailler dans le programme, mais elle cherche à obtenir l'aide du gouvernement américain.

Ce que disait Claude, c'est qu'hier un sous-comité sénatorial a rejeté la demande d'aide. Cela dit, la discussion à ce sujet se poursuit depuis des années, je ne suis donc pas en mesure de dire ce qui va ou ne va pas.

Pour être juste à leur égard, ils dépensent des fonds au Canada, travaillent avec le CNRC — tout comme nous — et ainsi de suite.

•(1420)

M. Scott Simms: Pour avoir une précision au sujet du rotor à pales intégré, pouvez-vous me donner un bon exemple de votre participation dans le passé à un programme de retombées industrielles et régionales dans le cadre d'un achat particulier, d'un aéronef particulier? Donnez-nous une idée de la façon dont vous allez en profiter.

Bien sûr, le fait qu'il y ait un plus grand nombre de personnes et plus de concurrence constitue l'une de nos plus grandes préoccupations. Certains pourraient même craindre qu'il est peu probable que nous bénéficions de ces retombées régionales.

Monsieur Kalil.

M. Paul Kalil: Le programme de retombées industrielles et régionales offre aux entreprises canadiennes du travail de qualité. Ce programme est différent en raison de la nature de son développement et il nous a permis de nous placer en meilleure position.

Les programmes de retombées industrielles et régionales offrent très souvent moins de valeur ajoutée en termes de transfert de la technologie. Du fait de l'achat d'un produit standard, il n'y a pas forcément de possibilité de développement de la technologie.

M. Scott Simms: D'accord. Maintenant...

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Merci beaucoup, monsieur Simms.

Mr. Scott Simms: Oh!

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Vous êtes exactement dans les temps.

M. Scott Simms: Je ne sais pas, mais...

Des voix: Oh, oh!

Une voix: Discussion.

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): C'est une discussion, oui, merci.

Mr. Scott Simms: Oui.

[Français]

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Monsieur Bachand, vous avez la parole pour une période de sept minutes afin de poser vos questions.

[Traduction]

Je rappelle à tout le monde de passer par la présidence pour les questions et aussi les réponses. Merci beaucoup.

Monsieur Bachand.

[Français]

M. Claude Bachand: Merci, monsieur le président.

Je voudrais souhaiter la bienvenue aux représentants de l'industrie.

Ma première question porte sur la certitude et la stabilité. Si je lis entre les lignes, le message me semble assez clair. Vous ne voulez pas que l'on parle d'appels d'offres et vous ne voulez pas qu'il y ait une révision du projet advenant un changement de gouvernement à Ottawa. Est-ce que je lis bien entre les lignes?

M. J. Richard Bertrand: Je commencerai par répondre à vos questions. Par la suite, Paul pourra parler de l'impact puisqu'il est en négociation en ce moment.

Personnellement, j'ai un contrat avec Pratt & Whitney Canada au sujet des IBR. Ce qui arrive, c'est que c'est concurrentiel. Des gens d'Italie, de France et d'ailleurs dans le monde fabriquent des moteurs ou des pièces. Les compagnies aiment la certitude. Elles aiment

savoir qu'il n'y aura pas de changements dans le futur. Ainsi, si on est dans un pays qui a déjà signé un contrat, les compagnies qui veulent continuer vont tout simplement dire qu'elles savent que ce pays achètera les avions et qu'elles ne le savent pas encore au sujet de cet autre pays. Elles vont évaluer comment elles peuvent travailler dans ces pays.

Paul, veux-tu ajouter quelque chose?

[Traduction]

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Monsieur Kalil.

M. Paul Kalil: Monsieur le président, la certitude aide évidemment à prolonger les contrats, à les maintenir. Ce qui est important à ce stade, c'est que tout le monde sait que ce programme existe et qu'il est en bonne voie. Si un doute subsiste concernant l'engagement du Canada envers le programme, les grandes compagnies — Lockheed Martin encore une fois — seront moins enclines à travailler au Canada.

Leur plus grand problème est qu'un certain nombre de pays participent à ce programme et ils veulent tous ce qu'ils estiment être leur juste part. Le fait que le Canada est impliqué dès le départ prouve que nous avons fait jusqu'à présent un bien meilleur travail que les autres. Pour garder cet avantage, nous devons appuyer sur l'accélérateur et accroître la base de production, et pas seulement le développement, pour les contrats.

[Français]

M. Claude Bachand: Monsieur Lajeunesse, ça m'amène à parler de votre processus mesurable de retombées. Envisagez-vous cela pour l'ensemble du Canada? Si le contrat vaut 16 milliards de dollars, croyez-vous que les retombées doivent être au moins de 16 milliards de dollars? Voyez-vous un aspect géographique à cela? Si nous, du Bloc québécois, prétendons avoir 55 p. 100 de l'industrie, nous aimerions obtenir 55 p. 100 des retombées, par exemple. Comment voyez-vous le processus mesurable?

•(1425)

M. Claude Lajeunesse: D'abord, pour qu'il y ait un processus mesurable, il faut un objectif. Comme l'ont expliqué ce matin les ministres et les sous-ministres, l'objectif dans le cas de l'achat semble être de 12 milliards de dollars. Si on cible un objectif de 12 milliards de dollars, il va ensuite falloir déterminer quelles seront les cibles dans quelques années en matière d'entretien des appareils et de ventes à l'étranger. On voudra savoir où l'on en est tous les trois ou six mois, selon ce qui est pratique. Par exemple, on pourrait se réunir dans six mois et annoncer qu'on a 2,6 milliards de dollars, et qu'on aura 5,7 milliards de dollars dans un an. De cette façon, les membres de l'industrie, le public, les journalistes, la presse, les médias, etc., auront l'occasion de voir si on progresse vers l'objectif. Selon moi, la seule façon de procéder pour réussir consiste à rendre public le progrès accompli par rapport aux objectifs.

M. Claude Bachand: Monsieur le président, ma préoccupation est la suivante. Je crains que si le gouvernement est d'accord pour instaurer un processus mesurable, les retombées économiques ne soient pas au rendez-vous au fur et à mesure que se développe le projet.

Vous étiez ici ce matin. D'ailleurs, il n'y a pas eu beaucoup d'interventions au sujet du processus d'appel d'offres. On a plutôt émis des préoccupations sur les retombées économiques. Par exemple, si les contribuables investissent 16 milliards de dollars dans le projet, ils vont vouloir absolument que le montant équivalent soit généré en retombées économiques. Le ministre nous a dit — et vous semblez être d'accord — que ce n'était pas la façon normale de procéder, dans la mesure où le protocole d'entente prévoit que les politiques en matière de retombées économiques ne doivent pas être prises en compte. Il aurait plutôt fallu considérer la possibilité d'atteindre jusqu'à 3 000 ou 5 000 plateformes. C'est en cela que réside la nouveauté.

Cependant, tant qu'il n'y a pas d'obligation contractuelle, il y a un danger, vous en conviendrez. Selon vos mesures, si vous voyez que les choses ne se développent pas à la vitesse que vous désirez, vous ne pourrez pas revenir sur un contrat et dire aux autres qu'ils ont des obligations.

N'y aurait-il pas moyen d'établir une approche à deux volets qui se résumerait à dire que nous sommes concurrentiels et que nous voulons avoir accès aux 5 000 plateformes, mais que nous demandons un minimum de retombées économiques? Une formule hybride de ce genre vous semble-t-elle possible?

M. Claude Lajeunesse: Cette question a été posée aux sous-ministres ce matin. Ils ont répondu qu'une approche de cette nature leur causait des difficultés. Pour ma part, je pense que le fait d'avoir à rendre des comptes permettra au public de savoir ce qui se passe et au gouvernement d'intervenir. Les gouvernements ont des instruments d'intervention assez forts qui peuvent leur permettre d'intervenir s'il s'avère que les obligations ne sont pas respectées.

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Monsieur Bachand, il vous reste 20 secondes.

M. Claude Bachand: J'aimerais qu'on évalue la possibilité d'opter pour une formule hybride. Je n'aime pas l'idée de laisser cela uniquement entre les mains du fournisseur, soit Lockheed Martin. S'il ne répond pas à certains besoins, on n'a plus de recours.

Lors de discussions ultérieures, j'aimerais si possible qu'on discute d'une formule de retombées minimales.

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Merci, monsieur Bachand.

[Traduction]

Monsieur Harris, vous disposez de sept minutes.

M. Jack Harris: Merci, monsieur le président.

Bienvenue, messieurs. Nous apprécions vos observations.

Ma première question est pour M. Lajeunesse. Le comité comprend vos propos et ceux de votre organisation concernant les programmes de retombées industrielles et régionales. Je me souviens vous avoir entendu dire que vous appréciez le programme de retombées industrielles et régionales, mais le vrai problème est qu'il n'y a pas de valeur ajoutée. Aucun mécanisme assurant que vous obtiendrez le haut de gamme qui vous permettrait de gagner plus d'argent et vous aiderait à développer le secteur n'existe. Si cela n'est pas possible dans les petits contrats, les moins bons peut-être, comment pouvons-nous avoir la confiance que vous mentionnez tous en parlant de ce domaine évolutif qui n'offre aucune garantie, et pourtant nous nous sommes engagés à dépenser des sommes considérables de fonds publics?

Il semble y avoir un vide au niveau de la théorie. Il y a des possibilités et ce serait très bien que vous en profitiez, mais le succès

n'est pas garanti, bien sûr, et à mon avis, vous ne pouvez pas avoir le beurre et l'argent du beurre. Pourquoi acceptez-vous cela pour ce contrat alors que la façon dont fonctionne le programme de retombées industrielles et régionales vous préoccupe?

• (1430)

Mr. Claude Lajeunesse: Monsieur le président, nous avons des préoccupations relativement aux programmes de retombées industrielles et régionales. Nous les avons exprimées, et le ministre Clement, l'an dernier, environ six mois après son entrée en fonction, a pu apporter des modifications à ce programme, des changements qui l'ont beaucoup amélioré. En 23 ans, le programme n'avait subi aucune modification, nous étions donc très satisfaits de voir le ministre apporter des changements aux programmes de retombées industrielles et régionales. Sur ce plan, nous sommes beaucoup plus à l'aise que nous l'étions avant qu'il n'ait fait ces modifications.

Au sujet des engagements, encore une fois, si nous fixons un montant de 12 milliards de dollars pour ce programme afin d'acheter les avions et tout ce qui vient avec l'achat des avions... N'oubliez pas que les 9 milliards de dollars ne sont pas destinés seulement aux avions mais aussi à l'infrastructure, à l'armement, au soutien logistique, et ainsi de suite. Pour les 12 milliards de dollars, nous estimons que la possibilité d'une gestion comptable publique qui suivrait l'avancement des travaux pour atteindre cet objectif aurait des répercussions et nous assisterons à la réalisation de l'objectif.

M. Jack Harris: Je comprends ce que vous dites, toutefois, nous recherchons, comme M. Kalil le dit, plus que notre part, compte tenu de notre contribution au programme. Nous ne pouvons pas changer d'avis, à quoi servirait donc la gestion comptable? Vous suggérez la mise en place d'une gestion comptable — et je ne m'y oppose pas — qui nous permettra de voir si ça marche ou pas. Mais nous ne pouvons pas changer d'avis, alors que suggérez-vous?

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Monsieur Lajeunesse.

Mr. Claude Lajeunesse: Je suggère une gestion comptable publique qui permettra au gouvernement, en cas de problème, d'utiliser les moyens dont il dispose pour s'assurer que les engagements pris seront remplis.

M. Jack Harris: Merci.

Le temps qui me reste ne me permet de poser qu'une seule autre question, mais que j'adresse aux deux autres témoins.

Monsieur Kalil, vous avez des contrats. Ces contrats étaient-ils liés au commencement du programme ou vous ont-ils été attribués depuis l'annonce faite en juillet?

Je pose la même question à M. Bertrand. Je suis ravi que vous participiez activement au programme et je sais que vous faites un travail remarquable, mais il me semble que des contrats qui ne sont pas directement liés à l'annonce faite le 15 juillet ont été octroyés, même si je reconnais que toute certitude ouvrira les portes. Pouvez-vous nous parler de l'historique du contrat? Est-ce un nouveau contrat ou existe-t-il depuis quelque temps?

M. Paul Kalil: Monsieur le président, nous avons oeuvré pendant les cinq dernières années pour aboutir à ce contrat, rien ne se concrétise du jour au lendemain. Cependant, l'annonce a été, de plusieurs façons, un catalyseur de la décision prise d'aller de l'avant et elle a donné le dernier coup de pouce qui a encouragé tout le monde à concrétiser ce projet.

Aurait-ce été possible autrement? Personne ne peut vraiment le dire. Mais, nous croyons que l'annonce a joué un rôle essentiel pour inspirer la confiance chez tous les participants du programme.

M. J. Richard Bertrand: Par rapport à l'importance du point soulevé dans le contexte de vos propos — pour répondre précisément à votre question — comme je l'ai dit, en 2004, nous avons commencé à négocier le contrat puisque nous estimons qu'il s'agit d'un investissement très complexe et très élevé. Comme je l'ai dit, nous avons pu, grâce aussi à notre collaboration avec les universités, mettre en application une partie de la R&D.

Maintenant que vous annoncez que le programme va aller de l'avant, il y a des possibilités, et pas seulement pour notre compagnie, d'offrir d'autres services. Nous devons nous rappeler que pour l'avenir, nous assurons également, par exemple, au Canada et avec certains de nos partenaires, l'entretien des moteurs. Ce qui permet de faire un peu plus d'assemblage et d'essais. Nous espérons que cette possibilité s'offrira à nous.

Pour répondre précisément à votre question, quelque chose s'est-il passé entre cette époque et maintenant? Pas en ce qui concerne Pratt & Whitney, mais oui et de façon très importante pour un certain nombre d'autres contrats. Des représentants d'autres secteurs sont présents dans la salle et pourraient en parler si vous le souhaitez. Cela leur a permis de conclure des contrats depuis et leur a ouvert d'autres possibilités.

• (1435)

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Monsieur Harris, vous avez environ 35 secondes.

Non? Merci beaucoup, monsieur Harris.

La parole est à M. Hawn pour sept minutes.

M. Laurie Hawn: Merci, monsieur le président.

Merci aux témoins de nous avoir rejoints dans cette discussion importante.

Monsieur Kalil, vous avez parlé de votre travail dans la chaîne d'approvisionnement mondiale pour le CH-47 et aussi pour le F-35. Donc, ce que nous faisons dans le cadre du programme du F-35 n'est pas unique, mais c'est la nouvelle façon dont cette participation industrielle s'insinue dans d'autres contrats, et aussi dans d'autres gros contrats, comme celui du CH-47 Chinook.

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Monsieur Kalil.

M. Paul Kalil: Monsieur le président, je suppose qu'il y a une différence entre le programme de retombées industrielles et régionales et les possibilités offertes par une participation précoce à un programme de développement. Ce n'est pas toujours possible. L'achat d'un programme standard n'offre aucune possibilité de participer au développement et de développer la technologie, par conséquent le programme de retombées industrielles et régionales est tout à fait approprié.

M. Laurie Hawn: Oui, je comprends, et c'est exactement là le problème, avec un programme comme le F-35 qui est un programme de développement. En fin de compte et à un niveau raisonnable de prévision, la possibilité de participer à la chaîne d'approvisionnement mondiale est bien plus grande que celle offerte par l'ancien programme de retombées industrielles et régionales.

M. Paul Kalil: C'est ce que nous croyons, à ce stade. Oui, monsieur.

M. Laurie Hawn: Je crois bien que c'était vous, monsieur Lajeunesse qui disait que nous voulons notre part des 385 millions de dollars, et je suis tout à fait d'accord. Si l'on construit 5 000 avions, les calculs montrent que 65 avions valent environ 4,5 milliards de dollars.

Donc, si l'on prévoit 12 milliards de dollars ou plus, nous nous en sortirons probablement plutôt bien. Est-ce juste de le dire?

M. Claude Lajeunesse: Oui, absolument. Je crois que si nous pouvons retirer 12 milliards de l'acquisition — j'espère que nous en retirerons plus — notre situation serait déjà bien meilleure que celle que nous offrirait le programme de retombées industrielles et régionales.

M. Laurie Hawn: Absolument.

À propos des compagnies de l'AIAC, que l'on trouve partout dans le pays, que pensez-vous de leur capacité à s'adapter aux changements du monde réel qui se sont produits au cours des dernières années au plan de la participation industrielle? Certains pensent que seul le programme des retombées industrielles et régionales est infaillible. Mais, les processus évoluent. L'industrie évolue. Le monde évolue.

Quelle capacité ont les compagnies membres de l'AIAC pour évoluer en fonction des changements qui se sont produits dans la façon de conclure des affaires et d'être rentables pour leurs actionnaires, leurs employés et le Canada?

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Monsieur Lajeunesse.

M. Claude Lajeunesse: Nos compagnies ont accueilli très favorablement cette annonce qui, selon elles, offrira des possibilités, comme vous l'avez entendu dire. Il y a beaucoup d'autres compagnies dans la salle, comme CMC de Montréal, CAE, Héroux-Devtek, Cascade, Bristol-Magellan et Rolls-Royce, qui estiment que l'annonce ouvre d'excellentes perspectives de création d'emplois, d'exportation à l'étranger, de développement de nouveaux produits et ainsi de suite.

Aucune de nos compagnies ne m'a fait part d'une critique à l'égard de l'annonce. Bien sûr, elles devront entrer dans la concurrence et parfois se faire la concurrence. Mais, il est très clair qu'elles se réjouissent d'avoir une telle possibilité.

M. Laurie Hawn: J'ajouterais qu'il n'est jamais malsain d'avoir de la concurrence.

M. Claude Lajeunesse: C'est exact.

M. Laurie Hawn: J'ai deux petites questions à vous poser, monsieur Lajeunesse. Vous avez dit que le plus important c'est d'avoir une décision ferme qui vous permettra de planifier. Pensez-vous que la décision que nous avons maintenant soit une décision ferme?

M. Claude Lajeunesse: Vous soulevez un point très important. M. Kalil en a parlé dans sa déclaration, mais soyons clairs. Les compagnies doivent investir d'entrée de jeu pour obtenir ces contrats et les compagnies canadienne auront beaucoup d'hésitation à investir d'entrée de jeu si les objectifs du programme sont teintés d'incertitude. En outre — M. Kalil a fait preuve d'une grande éloquence à ce sujet —, si une compagnie comme Lockheed Martin estime qu'il y a aussi de l'incertitude, elle réfléchira à deux fois avant de faire affaire avec certaines de nos compagnies. Nous estimons donc qu'il est extrêmement important que le gouvernement ait pris une décision et que cette décision soit mise en oeuvre.

• (1440)

M. Laurie Hawn: S'il devait y avoir des conséquences à cause d'une incertitude suscitée par une autre partie — que Dieu nous en garde — quelles en seraient les effets sur vos compagnies membres et sur l'économie canadienne?

M. Claude Lajeunesse: Il est clair que si elles n'investissent pas, elles ne créeront pas des emplois. Si elles ne décrochent pas de contrats, elles n'auront pas des emplois.

M. Laurie Hawn: Merci.

Par votre entremise, monsieur le président, j'adresse une petite question à M. Bertrand. Pratt & Whitney est une compagnie de haute technologie, et cela ne semble pas gêner les grandes compagnies, mais qu'en est-il des petites? Comment font-elles pour être compétitives sur le marché? Pratt & Whitney fait affaire avec énormément de petites entreprises au niveau de la sous-traitance. Quelle est la capacité de ces entreprises canadiennes de survie, de rentabilité et de prospérité dans cet environnement? Quelle a été votre expérience avec les compagnies qui se sont bien organisées?

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Monsieur Bertrand, vous avez environ une minute.

M. J. Richard Bertrand: Merci.

Nous avons avec nous aujourd'hui Magellan Aerospace. Par l'entremise de cette compagnie, Pratt & Whitney Canada collabore très étroitement avec Haley Industries à Renfrew. Nous pouvons faire ce type de collaboration depuis très longtemps, et une part de notre responsabilité...

Pour que vous compreniez bien, nous avons pris, en vertu des ententes du PTC que nous avons conclues et des nouvelles ententes ISAD, des engagements pour travailler avec des PME et les aider à s'entendre. En fait, cette collaboration très étroite fait partie de notre mandat. Les autres compagnies qui viennent travailler au Canada...

À propos, vous avez mentionné les RIR et vous savez que nous ne devrions opter ni pour un programme ni pour un autre. Je crois que nous avons maintenant la chance d'avoir les deux types de programmes. Un investissement dans un RIR — par exemple, à Mirabel et M. Laframboise en bénéficiera car nous allons faire une annonce en octobre — est quelque chose de très important. Les investissements deviennent partie intégrante des RIR. En même temps, si je peux vendre des rotors à pales intégrés, j'en ai parlé plus tôt, j'aimerais que ce soit pour plus de 65 avions, ce qui sera possible à l'avenir dans le cadre d'une entente pour un RIR.

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Merci beaucoup.

Merci, monsieur Hawn.

Chers collègues, nous passons à la deuxième série de questions et vu sa grande popularité ce matin, nous aurons de nouveau une série de questions éclairés d'une durée de deux minutes et demie.

M. Payne est le premier sur ma liste.

M. LaVar Payne: Merci, monsieur le président.

Bienvenue aux témoins. Nous sommes ravis que vous soyez ici aujourd'hui.

Ma question s'adresse, par l'entremise de la présidence, à M. Bertrand pour commencer.

Vous avez mentionné Pratt & Whitney Canada et le travail sur les moteurs effectué par la compagnie basée aux États-Unis. Pouvez-vous me décrire les développements technologiques intégrés aux moteurs et me dire comment ils ont augmenté de beaucoup la fiabilité de ces moteurs?

M. J. Richard Bertrand: Bien sûr. En fait, je veux juste vous donner ceci, par l'entremise de la présidence, pour pouvoir répondre.

Par exemple, avec le rotor à pales dont nous avons parlé, l'unité que nous avons pu prendre, faire de la recherche à son sujet, et ainsi de suite, nous avons pu, au centre d'excellence de Pratt & Whitney,

prendre un ensemble normalement composé d'une centaine de pièces et créer une machine pour fabriquer une seule pièce qui remplace 100 pièces. Vous pouvez imaginer, dans le cadre de la technologie future, que beaucoup de possibilités de problèmes sont éliminées par le remplacement de toutes ces pièces par une seule dans un nouveau modèle de moteur. La même chose est vraie au niveau de l'entretien et du suivi.

Cela répond-il à votre question?

M. LaVar Payne: Oui.

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Monsieur Payne, vous avez environ une minute.

M. LaVar Payne: Merci, monsieur le président.

J'ai encore deux ou trois questions toujours pour M. Bertrand. Tout d'abord, vous avez fait mention de la possibilité de vendre des pièces pour 3 000 ou 5 000 avions dans le monde, selon le nombre d'avions qui seront construits. Quelle importance a cette possibilité pour votre compagnie ici au Canada et aussi pour les autres contrats que vous pourriez attribuer à d'autres compagnies canadiennes?

Deuxièmement, vous avez dit que l'incertitude pourrait donner à d'autres pays un plus grand avantage qu'au Canada.

Pouvez-vous dire un mot concernant ces deux questions? Merci.

● (1445)

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Et il ne dira qu'un mot, puisqu'il ne reste que 25 secondes.

M. J. Richard Bertrand: Monsieur le président, permettez-moi de répondre rapidement.

En fait, le processus est déjà lancé dans le monde au plan de la capacité de production de l'avion d'attaque interarmées. Des contrats sont signés continuellement. La réalité est que l'incertitude dans toute situation peut causer des problèmes.

Pratt & Whitney a déjà établi une relation, mais sans achat de l'avion d'attaque interarmées, cette relation s'affaiblira et la possibilité sera offerte à un autre pays.

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Merci à vous, monsieur Bertrand et monsieur Payne.

[Français]

Monsieur Laframboise, vous avez deux minutes et 30 secondes.

M. Mario Laframboise (Argenteuil—Papineau—Mirabel, BQ): Merci, monsieur le président.

Monsieur Lajeunesse et monsieur Bertrand, vous nous demandez d'appuyer tout ce programme sans qu'on ait de garanties. Comme vous le savez, une proportion de 55 p. 100 de l'industrie se trouve au Québec. J'ai la chance d'avoir Pratt & Whitney Canada dans ma circonscription. Vous vous sentez très à l'aise de compétitionner mondialement avec les autres entreprises. Toutefois, vous avez demandé plus de transparence.

Subissez-vous des pressions de la part des autres gouvernements? Monsieur Bertrand, vous avez négocié toute votre préparation et vos recherches avec les Américains. Vous avez pu faire des travaux. Avez-vous subi des pressions ou vous sentez-vous à l'aise, avec toutes vos entreprises dispersées aux quatre coins du monde, de donner le travail que vous voulez à vos entreprises dans les différents pays?

M. J. Richard Bertrand: Je vous répondrai en tant que représentant de Pratt & Whitney Canada. Il s'agit d'une compagnie indépendante. Le siège social de la compagnie se trouve à Hartford. Pour nous, il s'agit d'aider Pratt & Whitney Canada partout dans le monde.

Vous me demandez s'il y a des pressions qui sont effectuées auprès de Lockheed Martin, de Pratt & Whitney Canada et d'autres compagnies. Il y en a, parce que ces compagnies sont aussi actives dans d'autres pays. Ces pays font la même chose que ce que vous faites auprès d'elles. Je suis certain que le ministère de la Défense nationale désire être certain avant d'acheter ces avions. Les autres pays font la même chose.

M. Mario Laframboise: Exigent-ils des contrats signés? Le savez-vous, même si vous vous concentrez sur le Canada?

M. J. Richard Bertrand: Personnellement, je suis seulement capable de répondre à propos de ce que notre compagnie fait au Canada. Je ne sais pas si M. Kalil a d'autres informations à donner à ce sujet.

M. Mario Laframboise: Monsieur Lajeunesse, par rapport aux entretiens que vous avez avec les organisations aérospatiales des autres pays, avez-vous des commentaires à formuler?

M. Claude Lajeunesse: Je crois que M. Bertrand a bien exprimé que tous les pays et tous les ministères de la Défense essaient d'obtenir des retombées maximales. Ce qui nous assure que l'on peut compétitionner, c'est la qualité de nos entreprises, leur sens de l'innovation et le fait qu'elles ont déjà réussi. En effet, 80 p. 100 de ce que l'on construit au Canada est exporté. Selon moi, il s'agit donc d'une garantie d'avenir.

M. Mario Laframboise: Parfait, je vous remercie.

[Traduction]

M. Claude Bachand: Reste-t-il du temps, monsieur le président?

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Non, c'est tout, monsieur Bachand. Je sais que vous vous inquiétez du temps, moi aussi.

Monsieur Braid, vous avez deux minutes et demie.

M. Peter Braid: Merci beaucoup, monsieur le président.

Sommes-nous toujours dans la série de questions éclairés? J'attends impatiemment le pari double si jamais il y en aura un.

Je commence par poser une question qui s'adresse à la fois à M. Kalil et à M. Bertrand. Pouvez-vous dire au comité le nombre d'emplois que ce contrat a déjà créés dans vos compagnies respectives ou qu'il créera dans les deux à cinq prochaines années?

M. Paul Kalil: Monsieur le président, jusqu'à présent ce contrat a créé 30 postes. Du travail a été fait pour se préparer à cette situation. Nous nous attendons à ce que cet énoncé de travail crée entre 50 et 70 postes.

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Monsieur Bertrand, voulez-vous ajouter quelque chose?

M. J. Richard Bertrand: Veuillez m'excuser, je n'ai pas ces chiffres; sinon, j'aurais répondu avec plaisir.

M. Peter Braid: Très bien.

Monsieur Lajeunesse, vous avez mentionné le très efficace partenariat public-privé entre l'industrie et le gouvernement et qui existe, il est vrai depuis des années, dans le cadre de cette initiative. Savez-vous comment se compare notre processus au Canada par rapport à ceux des autres pays partenaires; notre processus est-il égal aux leurs, est-il meilleur ou nécessite-t-il des améliorations? Savez-vous comment il se compare à ceux des huit autres pays?

● (1450)

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Monsieur Lajeunesse.

M. Claude Lajeunesse: Si j'ai bien compris, les pays partenaires utilisent tous le même processus.

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Vous avez environ 40 secondes.

M. Peter Braid: Êtes-vous sûr que nos compagnies au Canada peuvent rivaliser avec les meilleures au monde?

M. Claude Lajeunesse: Je crois qu'elles l'ont prouvé du fait que nous exportons 80 p. 100 de notre production.

M. Peter Braid: Merci.

Merci, monsieur le président.

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Je remercie les témoins d'avoir comparu ici aujourd'hui. Je remercie mes collègues.

Nous allons suspendre nos travaux pendant cinq minutes avant de passer au quatrième groupe de témoins.

Messieurs, si vous avez quelque chose à ajouter et si vous voulez présenter quelque chose par écrit, n'hésitez pas à les remettre au greffier.

Merci.

● (1450)

_____ (Pause) _____

● (1455)

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Chers membres du comité, le Comité de la défense nationale reprend les travaux de sa 24^e réunion et accueille le quatrième groupe de témoins.

Nous accueillons pour Project Ploughshares: M. Ken Epps, associé principal de programme et M. John Siebert, directeur général. Et par vidéoconférence de Calgary, pour le Centre d'études militaires et stratégiques, Université de Calgary: M. Robert Huebert, qui en est le directeur adjoint.

Messieurs, la procédure est très simple. Vous avez cinq minutes, cinq minutes pour tous les deux, cinq minutes pour le monsieur que l'on voit à l'écran. Puis nous aurons une première série de questions de sept minutes. Toutes les questions et toutes les réponses doivent passer par la présidence.

Messieurs, vous avez la parole.

Monsieur Siebert.

M. John Siebert (directeur général, Project Ploughshares): Merci, monsieur le président, d'avoir invité des représentants de Project Ploughshares à parler de la proposition d'achat par le Canada de 65 avions d'attaque interarmées F-35 devant le comité permanent.

À notre avis, considérant aussi ce qui a été dit aujourd'hui, la nécessité de cet achat n'a pas encore été démontrée. Compte tenu du coût prévu et de la complexité du Programme d'avions d'attaque interarmées, il est surprenant que si peu de détails aient été fournis sur les coûts, les retombées et tout particulièrement sur les missions attendues de l'avion. Nous mettrons l'accent sur l'environnement stratégique, puis sur la capacité financière, les retombées industrielles et les coûts de substitution du Programme d'avions d'attaque interarmées.

La Stratégie de défense Le Canada d'abord mise en oeuvre en juin 2008 met en relief les circonstances internationales d'où proviennent les menaces à la sécurité du Canada: « d'États défaillants et en déroute, de guerres civiles et du terrorisme mondial ». Il y a aussi les « les nouveaux États adverses dotés de l'arme nucléaire », l'influence pernicieuse des « militants islamistes dans des régions clés » et la « croissance des forces conventionnelles dans les pays de la région Asie-Pacifique ».

Sur le territoire canadien, Le Canada d'abord identifie les attaques terroristes possibles, la traite des personnes et le trafic de stupéfiants, les tentatives de mainmise étrangère sur les ressources naturelles du Canada et les épidémies de maladies infectieuses. Nous estimons qu'il serait difficile de créer un scénario crédible en se fondant sur ces menaces et dans lequel un avion d'attaque furtif de cinquième génération ferait logiquement partie de la capacité d'intervention des Forces canadiennes. Le Canada d'abord met aussi l'accent sur le fait d'être un partenaire fort et fiable en matière de défense et que les Forces canadiennes demeurent interopérables avec l'armée des États-Unis.

Nous sommes d'avis que le Canada peut être un bon allié et un bon voisin sans acheter l'avion d'attaque interarmées et les Forces canadiennes n'ont nul besoin de cet avion pour être interopérables avec l'armée américaine.

M. Ken Epps (associé principal de programme, Project Ploughshares): Monsieur le président, le gouvernement a insisté sur le caractère abordable du F-35. Cependant, des sources auprès du gouvernement américain affirment que le coût unitaire du JSF est près du double du prix initial projeté.

Le Danemark, la Norvège et les Pays-Bas ont reporté à plus tard leur décision concernant l'achat du F-35 jusqu'à ce que les coûts de production se stabilisent ou soient garantis. Les coûts liés au cycle de vie de l'appareil canadien, essentiellement les coûts de fonctionnement et d'entretien, n'ont pas été rendus publics par le ministère de la Défense nationale. Un ancien haut responsable des approvisionnements à la Défense nationale a affirmé que les coûts pourraient être deux à trois fois plus élevés que les 9 milliards de dollars dépensés pour l'achat des appareils. Un rapport paru dans le *Globe and Mail* fondé sur des documents du gouvernement établit les coûts liés au cycle de vie à 17 milliards de dollars, ce qui signifie que les dépenses totales du programme sur 20 ans s'élèveraient à presque 26 milliards de dollars.

Ces chiffres corroborent notre estimation, réalisée à l'aide d'études du gouvernement américain, à savoir que les coûts du Programme d'avions d'attaque interarmées canadien pourraient totaliser 30 milliards de dollars sur 30 ans. Il est certain que de tels chiffres viennent redéfinir la signification du mot abordable.

L'industrie aérospatiale et militaire canadienne s'est bien tirée d'affaire en obtenant des sous-contrats dans le cadre du programme, pourtant, deux risques importants guettent les avantages futurs pour l'industrie canadienne.

Le premier, c'est que le marché mondial prévu pour le F-35 continuera de se contracter. Les projections initiales mondiales ont déjà été révisées à la baisse, de 6 000 appareils à 3 200 à l'heure actuelle.

Le second risque est la nature changeante des relations commerciales entre les militaires américains et les partenaires du Programme d'avions d'attaque interarmées. Pendant des décennies, le Canada a joui d'une relation commerciale militaire unique avec les États-Unis, facilitant à l'industrie militaire canadienne l'accès au marché militaire américain. Cependant, des changements annoncés récemment dans le domaine du contrôle des exportations américaines, combinés à la pression croissante exercée par les gouvernements partenaires au Programme d'avions d'attaque interarmées pour obtenir des sous-contrats pour leurs industries, viendront vraisemblablement modifier l'avantage comparatif dont jouissait l'industrie canadienne sur le marché américain jusqu'à maintenant. Les conditions des ententes de partenariat dans le cadre du Programme d'avions d'attaque interarmées, dans leur forme actuelle, n'obligent pas le principal fournisseur américain, Lockheed Martin, à garantir des sous-contrats à l'industrie canadienne.

• (1500)

M. John Siebert: Simplement pour compléter ces pensées, monsieur le président, un programme d'approvisionnement qui pourrait coûter 30 milliards de dollars sur 30 ans entraînera inévitablement des coûts de renonciation, à la fois pour ce qui est d'équiper les Forces canadiennes et pour ce qui est de financer d'autres programmes fédéraux qui contribuent à la sécurité internationale et à la sécurité du Canada. À quels autres investissements dans les Forces canadiennes devra-t-on renoncer pour obtenir la technologie furtive sur les avions de combat qui ne serviront que rarement, si jamais c'est le cas, pour accomplir leur but premier?

Tout aussi important, à nos yeux, l'état de préparation du Canada en matière de sécurité fait intervenir plus que sa capacité militaire. Cela comprend un financement approprié pour le développement, la promotion de la démocratie, le désarmement et la diplomatie. À l'heure actuelle, les dépenses du gouvernement canadien en matière de sécurité penchent fortement du côté de la défense, et le Programme d'avions d'attaque interarmées ne fera qu'accentuer cette tendance. En ce moment, les dépenses projetées dans les domaines de la diplomatie et du développement sont gelées à leur niveau actuel ou réduites.

Avant que le Canada ne s'engage définitivement dans le cadre du Programme d'avions d'attaque interarmées, il devrait y avoir un examen public approfondi et continu, par exemple par le biais du présent comité parlementaire, des menaces auxquelles nous devons faire face, des coûts et des avantages, et des conséquences de l'acquisition d'une nouvelle génération d'avions de chasse.

Merci, monsieur le président.

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Merci, messieurs, de vos observations.

Maintenant, par vidéoconférence, nous accueillons Robert Huebert, directeur adjoint, Université de Calgary.

Monsieur, vous avez la parole; vous avez cinq minutes.

M. Robert Huebert (directeur adjoint, Centre d'études militaires et stratégiques, Université de Calgary): Merci beaucoup.

Je vais limiter mes propos à trois questions principales. La première, c'est le besoin à l'égard du F-35; la seconde, c'est la concurrence ou les solutions de rechange, dont on parle souvent dans les médias; et la troisième, quelques observations critiques qui, en fait, donnent à entendre que, peut-être, la décision d'acquérir le F-35A ne va même pas encore assez loin et que nous devrions peut-être envisager la possibilité d'acheter un certain nombre de F-35B.

Permettez-moi de commencer par le besoin. Un des plus grands défis auxquels nous faisons face lorsque nous essayons de déterminer si nous avons besoin du F-35, c'est, évidemment, le type de boule de cristal dont nous avons besoin. Si nous pensons à l'époque où nous avons pris la décision d'acquérir le CF-18, c'est-à-dire au milieu des années 1970, en 1978 et 1979, nous voyons encore aujourd'hui les CF-18 être utilisés de façons qui, à vrai dire, n'avaient jamais été prévues à la fin des années 1970. On s'attend à ce que le F-35, dans le contexte traditionnel canadien, aille au-delà de ce que nous disons, alors, nous entrevoyons la possibilité qu'il soit toujours en service en 2050, et peut-être même en 2060, et, évidemment, cela représente toutes sortes de défis pour ce qui est d'essayer de prévoir les besoins futurs en matière de défense.

Ce que nous avons vu au cours des 20 dernières années, depuis la fin de la guerre froide, c'est que la puissance aérienne demeure un facteur déterminant dans presque tous les conflits qui surviennent. Cela comprend même des conflits de faible intensité comme celui qui a lieu en Afghanistan, mais la grande supériorité aérienne américaine dans ce contexte cache habituellement au public à quel point il est déterminant d'avoir la supériorité nécessaire dans les différents espaces aériens et, partant, sur les champs de bataille.

L'autre question, évidemment, c'est d'essayer de voir à quoi on les utiliserait. Du point de vue de la sécurité, la question qui préoccupe le plus les gens, c'est l'intérêt renouvelé des Russes pour leur capacité en matière de bombardier. Les Russes avaient cessé toutes les patrouilles de bombardier en 1989, mais soudainement, en août 2007, ils ont recommencé à en faire; les chiffres concernant ces patrouilles sont confidentiels et le gouvernement ne les a pas rendus publics, mais la rumeur veut qu'elles soient plus nombreuses que les rapports occasionnels publiés concernant la présence de bombardiers russes dans notre espace aérien. Toutefois, ce qui est plus important encore, c'est l'annonce faite au printemps par Poutine et le dirigeant de Tupolev que les Russes étaient en train de travailler sur la conception de la prochaine génération de bombardier à long rayon d'action furtif qu'ils espéraient pouvoir déployer en 2017 ou 2018. Il ne s'agit pas de confondre la capacité avec l'intention, mais de souligner qu'il y aura des défis à relever dans l'avenir.

L'autre question en ce qui concerne le besoin, c'est que tant et aussi longtemps que les Russes continueront de maintenir une capacité en matière de bombardier, peu importe ce que les Canadiens pensent de l'intention du gouvernement russe, les Américains prendront cette question très au sérieux. Si nous perdons notre capacité en matière d'avions de chasse avec le retrait prévu des CF-18 sans avoir de remplaçant, les Canadiens devront alors se faire à l'idée que les Américains jugeront probablement nécessaire de faire eux-mêmes certaines patrouilles aériennes que les CF-18 font à l'heure actuelle, ce qui, évidemment, soulèvera en soi des questions de souveraineté.

En ce qui concerne la question de la source et du contrat, un des plus grands défis que nous avons, c'est que nous voyons une

concentration dans le monde de ceux qui ont la capacité de fabriquer des chasseurs avancés. À l'heure actuelle, les choix se limitent vraiment aux Européens, qui se sont regroupés pour créer l'Eurofighter, mais il s'agit d'une technologie plus ancienne. Certaines estimations donnent à entendre que cet appareil ne sera probablement pas moins coûteux que le F-35, mais encore une fois, cela reste à voir.

Le Super Hornet est considéré comme un choix possible, mais encore une fois, il s'agit d'une technologie qui remonte aux années 1990. Aux États-Unis, une loi du Congrès interdit l'exportation du F-22. Les chasseurs suédois vont probablement disparaître, parce que, comme on l'a dit précédemment, tous les autres pays scandinaves envisagent de se procurer le F-35 plutôt qu'un chasseur suédois, ce qui sonnera probablement le glas de la capacité suédoise de fabrication d'avions de chasse.

Cela laisse les chasseurs russes et chinois et le Canada à toujours eu une politique concernant l'acquisition de n'importe quelle de ses capacités militaires avancées de l'un ou l'autre de ces pays.

Côté critique, j'aimerais ajouter quelque chose qui va à l'encontre de presque toutes les critiques formulées; j'estime que peut-être le Canada ne regarde pas assez loin. La variante que nous allons acheter est le F-35A. C'est essentiellement ce que les Américains ont pour remplacer le F-16, le chasseur utilisé par l'armée de l'air. On présume que c'est un très bon appareil du fait qu'il a besoin d'une piste de décollage relativement courte, mais c'est la variante B, à décollage court et à atterrissage vertical, que les Marines vont acheter, que le Canada devrait envisager d'acheter, au moins, en quelques exemplaires.

• (1505)

La raison, à mon avis, c'est que toutes les prévisions indiquent, évidemment, que le Canada devra faire face à des déploiements outremer et à l'ouverture de l'océan Arctique. La réalité, c'est que nous allons probablement nous retrouver dans des circonstances dans l'avenir où le fait d'avoir au moins une poignée de F-35B que nous pourrions embarquer sur de futurs navires de combat — probablement de la taille d'un navire de ravitaillement — pourrait être très utile, face à un océan Arctique de plus en plus libre de glace, pour pouvoir assurer la souveraineté et la sécurité dans l'Arctique et également dans tout déploiement outremer futur contre n'importe quel adversaire, dont nous ne connaissons pas l'identité en ce moment.

En conclusion, si nous voulons être honnêtes envers nous-mêmes, dans l'environnement stratégique actuel, rien n'indique qu'il y aura une réduction des exigences de sécurité concernant les chasseurs rapides. Et malheureusement, nous ne voyons pas non plus de concurrents viables. J'affirmerais également que, peut-être, nous ne sommes pas allés assez loin dans l'examen des capacités dont nous aurons besoin dans l'avenir.

Merci beaucoup.

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Merci de vos observations et je suis certain qu'on vous posera des questions au cours de ce premier tour.

La parole appartient à M. Leblanc pour sept minutes.

L'hon. Dominic LeBlanc: Merci, monsieur le président.

Merci, messieurs, de vos observations. Je pense qu'elles sont très intéressantes.

Peut-être que par votre intermédiaire, monsieur le président, je peux poser une question et s'il reste du temps, le refiler à mon collègue, M. Simms.

Monsieur Epps, vous avez fait allusion à des décisions prises par, je crois que vous aviez dit, le Danemark, la Norvège et les Pays-Bas, de retarder l'achat du F-35. Une des préoccupations était l'escalade des prix. Je pense que le General Accounting Office des États-Unis et les autorités américaines ont effectué un examen de la question et ont exprimé certaines préoccupations au sujet de ce qui semble être les coûts fluides, non seulement en termes de coût unitaire de l'appareil, l'achat initial réel, mais également en termes de coûts de maintenance au cours du cycle de vie. Vous avez parlé de cette question et vous avez cité des chiffres qui sont considérablement plus élevés que certains des chiffres que nous avons entendus ici aujourd'hui.

Pouvez-vous nous en dire davantage à ce sujet ou partager avec nous d'autres informations que vous avez concernant d'autres pays, ou quelles pourraient être vos préoccupations en ce qui concerne l'augmentation des coûts, tant pour l'achat initial qu'en ce qui concerne le cycle de vie de l'appareil.

M. Ken Epps: Oui, je pense qu'un des points à faire valoir au sujet du Programme d'avions d'attaque interarmées, c'est qu'il a été presque universellement controversé dans tous les pays participant à ce programme. Comme vous l'avez dit, seulement aux États-Unis, il y a eu beaucoup de débats au sujet des coûts croissants du programme, et certains doutes ont été exprimés quant au coût final du programme. Le rapport du GAO dont vous avez parlé ne précise pas quel pourrait être le coût final.

Pour ce qui est des pays partenaires et de la mesure dans laquelle ils se sont maintenant engagés dans ce programme, d'après mon examen d'un certain nombre de publications et d'articles de l'industrie portant sur le programme, nous savons, par exemple, que les Pays-Bas ont dit, en août dernier, qu'ils ne prendront pas de décision sur l'achat de l'avion de combat interarmées avant les prochaines élections, qui sont prévues en 2014.

La Norvège a dit qu'elle ne signerait pas de contrat tant qu'elle n'aura pas l'assurance que l'avion sera disponible au prix le plus bas, ce qui n'est pas clairement défini mais qui serait, on peut le présumer, plus bas que le coût prévu à l'heure actuelle.

Le Danemark, en mars dernier, a reporté sa décision sur l'acquisition à cause des coûts croissants et le gouvernement de ce pays a dit qu'il attendait que les coûts se stabilisent.

Entre-temps, nous savons également qu'au Royaume-Uni, on procède actuellement à un examen important de la défense. Nous ne savons pas quel sera le résultat de cet examen, mais *The Economist* a déjà laissé entendre, dans un article publié la semaine dernière, qu'une diminution de moitié de la commande de F-35 pourrait en résulter.

En Italie, on est en train de sabrer dans le budget fédéral. L'opinion là-bas, c'est qu'il y a un engagement assez fondamental à l'égard du Programme d'avions d'attaque interarmées, mais encore une fois, les chiffres sont inconnus.

Tout cela pour dire qu'il y a encore un doute considérable concernant le degré d'engagement des partenaires dans ce programme.

• (1510)

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Merci.

Monsieur Simms, vous avez environ trois minutes.

M. Scott Simms: Permettez-moi de continuer dans la même veine. Il est certain que cela crée un peu d'appréhension si un grand nombre de ces pays ne passent pas leurs commandes.

Aux représentants du groupe Ploughshares, j'aimerais vous poser une question encore une fois concernant la mesure des coûts. Dans votre exposé, vous dites... eh bien, vous citez un ancien fonctionnaire, qui estime, comme l'indique un rapport récent du GAO, qui note que le bureau du Programme d'avions d'attaque interarmées prévoit maintenant que les coûts durant le cycle de vie de l'appareil seront de 764 milliards de dollars, et vous utilisez le chiffre de 30 milliards de dollars uniquement pour le Canada.

Alors, d'après vos recherches, comment cela se compare-t-il à la façon dont nous avons fait l'acquisition de certains appareils, comme le CF-18, dans le passé? Y a-t-il eu un processus semblable et est-ce que les coûts ont été beaucoup plus élevés que ceux qui avaient été prévus initialement?.

Je pose également la question à notre ami de l'Université de Calgary.

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Je vais commencer par M. Epps. Ensuite, ce sera au tour de M. Huebert.

M. Ken Epps: Monsieur le président, merci de cette question et merci de me rappeler que je n'ai pas répondu à la question antérieure à ce sujet.

En ce qui concerne les programmes antérieurs, notre expérience, c'est que dans un nombre assez élevé d'entre eux, les projections de coût initiales ont été trop faibles. Je n'ai pas sous les yeux les chiffres concernant le programme d'acquisition des CF-18, alors, je ne connais pas les détails de ce programme particulier, mais il y en a certainement eu d'autres. Dans le cas des coûts projetés pour ce programme particulier, les chiffres montrent que les coûts signalés par le ministère de la Défense nationale ne constituent peut-être qu'une partie du tableau d'ensemble. Comme les coûts d'acquisition sont encore inconnus du fait de l'augmentation des coûts de production, nous ne savons pas clairement à combien s'élèveront les dépenses finales.

Les Norvégiens ont effectivement tenté d'établir d'une manière assez détaillée les coûts durant le cycle de vie. Un rapport paru en avril dernier dans la revue *Defense News* précisait que le ministère de la défense de la Norvège estimait le coût total d'un programme de 30 ans comprenant l'acquisition et l'entretien de 48 appareils à 145 milliards de couronnes. Lorsque l'on convertit cela en dollars canadiens pour un programme équivalent de 30 ans, le coût serait d'environ 34 milliards de dollars canadiens. Alors, il s'agit d'un chiffre nettement plus élevé que les chiffres que nous avons entendus jusqu'ici.

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Monsieur Huebert, voulez-vous commenter?

M. Robert Huebert: Oui, merci beaucoup.

Presque chacun des programmes de dépenses dans le domaine de la défense de l'ère moderne finira par coûter plus cher que ce qui était prévu. En fait, dans la documentation publique, cela constitue souvent un argument pour inciter les gouvernements à signer plus tôt. Vous ne pouvez jamais maintenir entièrement les coûts à un bas niveau en adhérant tôt à un programme, surtout lorsque vous avez affaire à un fournisseur unique, mais certaines études ont laissé entendre que si vous arrivez tôt, vous allez éviter l'escalade des coûts. Du point de vue historique, il est difficile de trouver un seul programme moderne dans le monde occidental qui n'a pas connu de dépassements de coûts. Cela semble faire partie de la nature de la bête.

Un autre élément à faire valoir, c'est que les Norvégiens envoient des messages contradictoires. En août dernier, le ministre de la Défense norvégien a rencontré le chef de la marine américaine, l'amiral Gary Roughead, et il a signé une entente pour l'achat de missiles antinavires pour le F-35. Alors, ce que M. Epps a dit tout à l'heure au sujet des Norvégiens, à savoir qu'ils allaient retarder leur décision, est en partie vraie, mais d'autre part, les Norvégiens vont également de l'avant et procèdent à des achats pour armer l'appareil.

• (1515)

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Merci.

[Français]

Monsieur Bachand, vous avez la parole pour sept minutes, s'il vous plaît.

M. Claude Bachand: J'aimerais souhaiter la bienvenue à nos invités.

J'ai visité votre site, Project Ploughshares. J'ai regardé ce qu'on pourrait appeler les six piliers. Vous parlez d'équité économique, de participation politique et d'inclusivité, du respect des droits de la personne et de l'intégrité des individus, d'un environnement sain. Les deux derniers points sont particulièrement importants. On parle de développer des moyens pacifistes pour résoudre les conflits ainsi que de la réduction et de la limitation stricte des instruments de guerre. J'aimerais que vous nous parliez de ce dernier point.

Pour ma part, j'adhère à votre thèse, à savoir qu'il faut maintenant régler les conflits par la diplomatie, le développement et les voies pacifistes. Cependant, les leçons que l'histoire nous donne nous invitent à la prudence. Tout le monde sait que des traités de non-agression et d'amitié entre nations ont souvent été rompus. Or quand c'est le cas et qu'on n'a pas pris les précautions nécessaires, on peut avoir à payer un prix politique, économique et humain assez important.

S'il ne s'agissait pas de JSF, seriez-vous d'accord pour dire que la flotte aérienne canadienne devrait se moderniser, de façon à se garder une petite réserve au cas où la résolution de conflits par l'entremise de la diplomatie et du développement ne réussirait pas?

[Traduction]

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Monsieur Siebert.

M. John Siebert: Merci beaucoup, monsieur le président.

Notre approche, c'est qu'il est certain que les conflits existent et qu'ils continueront d'exister et que le recours à des moyens pacifiques de règlement des conflits est préférable au recours à la violence; alors, nous parlons de réduction du recours à la violence.

Nous croyons également que le Canada, en tant que pays riche dont l'intégrité territoriale n'est pas réellement menacée, jouit d'une variété incroyable de choix quant à la façon dont il pourrait vouloir investir pour assurer la surveillance de son territoire et de ses eaux territoriales tout en investissant à plus long terme dans la paix et la sécurité internationales. Nous disons qu'il devrait y avoir une capacité militaire et que cette dernière devrait être équipée en fonction des missions que nous choisissons d'accomplir et que nous devrions également définir quelle sera notre participation dans ces missions.

Comme je l'ai indiqué, la gamme de menaces, qui sont même traitées dans la stratégie de défense Le Canada d'abord, qui existent actuellement et qui existeront dans un avenir prévisible sont d'une nature telle qu'un avion de combat interarmées doté de la technologie furtive ne sera probablement pas utilisé. En fait, certaines comparaisons ont déjà été faites dans cette salle au cours de la

journée. Le CF-18 est arrivé, nous avons cette gamme de possibilités, nous ne pouvions toutes les prévoir, et nous ne pouvons prédire l'avenir. En fait, même à l'apogée de la guerre froide, qui était un environnement stratégique très différent de celui d'aujourd'hui, les avions de combat ont rarement été utilisés à leur pleine capacité, celle pour laquelle ils ont été conçus.

Alors, nous posons une question au comité. Il devrait y avoir plus d'analyse et de débat publics: quelle est la nature de ces menaces et est-ce que l'avion d'attaque interarmées est l'endroit approprié où investir l'argent dont nous disposons qui, nous le reconnaissons, n'est pas illimité?

• (1520)

[Français]

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Monsieur Bachand, vous disposez de trois minutes.

M. Claude Bachand: Monsieur Huebert, je trouve qu'à l'heure actuelle, les Russes rendent bien service au gouvernement conservateur pour ce qui est de justifier d'importants contrats, que ce soit dans le Nord ou qu'il s'agisse d'avions performants. N'avez-vous pas parfois l'impression que le gouvernement canadien a tendance à faire passer les Russes pour des démons, d'autant plus qu'à ma connaissance, ces derniers n'ont pas violé l'espace aérien? Ils ont pénétré dans la zone tampon, mais jamais dans l'espace aérien canadien. Il semble qu'on ne manque pas une occasion de dire qu'il faut s'équiper largement parce que les Russes reviennent. Vous en avez vous-même parlé, je pense, quand il a été question de leur fameux projet de bombardiers furtifs, qu'ils veulent réaliser.

Ne s'agit-il pas d'une politique qui favorise l'escalade? En avançant de telles choses, les Russes font en sorte que le gouvernement canadien réagisse en répliquant qu'il va s'équiper lui aussi. Avez-vous un peu l'impression qu'on assiste à une escalade militariste?

[Traduction]

M. Robert Huebert: C'est vrai, mais pour savoir pourquoi, vous devez vous demander pourquoi les Russes ont eu la motivation de reprendre les patrouilles de bombardier alors qu'en fait, nous en étions plus ou moins arrivés à un arrangement à la fin de la guerre froide par l'intermédiaire duquel nous reconnaissons que ces activités étaient perçues comme une escalade ou, du moins, comme créant une méfiance qui n'existait pas auparavant.

La question, c'est: pourquoi alors en 2007? Quelqu'un pourrait dire, très bien, ils l'ont fait parce que Poutine investissait plus d'argent dans les forces militaires et ils voulaient montrer que c'était pour consommation domestique. Mais, au contraire, des rapports dans la documentation publique avancent que nos gouvernements ne divulguent pas la fréquence réelle de ces vols. En d'autres mots, il y a des indications que le nombre de patrouilles est nettement plus élevé que ce que peut dire, disons, le ministre MacKay au cours d'un voyage dans le Nord.

Si c'est vrai — et je n'ai aucun moyen de le vérifier —, il faut se demander si les Russes le font pour consommation domestique, s'ils le font pour obtenir des renseignements ou s'ils le font pour d'autres raisons quelconques?

Une autre question qui est soulevée dans la documentation publique, c'est que les Russes, contrairement à l'OTAN, ne partagent pas les autorisations avant les vols. En d'autres mots, les Russes restent dans l'espace aérien international et ils ne sont pas tenus de... Mais à titre de mesure de renforcement de la confiance, lorsque l'OTAN participe à des activités semblables, nous avons tendance à prévenir les Russes que nous allons avoir ces exercices et nous leur donnons un préavis. Je crois comprendre — et qu'on me corrige si j'ai tort — que les Russes ne font pas cela dans ce contexte, ce qui soulève chez moi des inquiétudes, même si on décrit cela comme un moyen d'avancement politique.

M. Claude Bachand: Ça va.

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Bien, parce que c'est terminé. Merci.

Monsieur Harris, vous avez sept minutes.

M. Jack Harris: Merci.

Monsieur Huebert, concernant vos dernières observations au sujet du comportement des Russes, nous savons que les bombardiers Bears russes sont des avions à hélices qui ont été conçus en 1955 et qui font la navette. Le NORAD nous dit publiquement et constamment que les deux côtés font ce genre d'exercice pour tester l'espace aérien et les temps de réaction sur une base occasionnelle et que malgré — je ne parlerai pas d'hystérie — mais, à tout le moins, l'utilisation politique de ces vols par le gouvernement du Canada, cela fait partie de la routine, et vraiment, cela ne veut rien dire.

Il est possible ou non que les Russes travaillent à la conception d'un nouveau bombardier à long rayon d'action, mais avons-nous besoin d'un type d'appareil autre que le CF-18? Je ne dis pas que les CF-18 dureront toujours. De toute évidence, nous devons remplacer les avions lorsqu'ils sont retirés du service, mais pour quelle raison avons-nous ou aurions-nous besoin de quelque chose comme l'avion de combat furtif F-35 pour suivre ces bombardiers?

M. Robert Huebert: C'est une question intéressante. Elle s'adresse directement à notre façon d'essayer de comprendre quels sont les intentions des Russes. Il y a les arguments qui veulent que Poutine fasse cela, évidemment, simplement pour consommation domestique, afin de montrer qu'il est l'homme fort. En d'autres mots, il y a toute cette question qu'il ne s'intéresse même pas au monde extérieur.

Cependant, la question évidemment, c'est: pourquoi, en 2007, ont-ils repris ces vols à un coût substantiel et, évidemment, vont-ils continuer ces vols avec le nouveau bombardier avancé, comme ils l'ont dit. S'ils ne le font pas, un bon nombre des prémices de votre question sont, effectivement, exactes.

La deuxième partie de votre question, c'est si nous avons réellement besoin du F-35. Théoriquement, pourrions-nous avoir un avion moins coûteux, quelque chose qui peut-être nous procurera le type de supériorité aérienne ou, du moins, de surveillance aérienne que les chasseurs nous offrent? La réponse, en théorie, est oui, mais nous ne voyons tout simplement pas ce genre de capacité d'entreprise.

Comme je l'ai dit, l'Eurofighter finira probablement par coûter sensiblement la même chose que le F-35, ou du moins, c'est ce qu'on dit. Il se pourrait que ce soit faux, mais il s'agit d'une technologie plus ancienne et elle ne durera pas aussi longtemps que l'horizon de 2060. Je m'attends à ce que le F-35 se rende jusque-là... malgré que le gouvernement dise qu'il le remplacera plus tôt.

Si vous ne voulez pas acheter vos avions des Russes, les choix seront vraiment limités. Ou bien vous achetez le F-35, qui pourrait

bien ne pas convenir parfaitement, ou bien vous n'achetez rien du tout. C'est presque le genre de choix que tout gouvernement... et cela se reflétait, évidemment, même du temps des libéraux lorsque l'engagement initial de participer au développement du F-35 a été pris au milieu des années 1990. C'est le défi réel auquel tout gouvernement occidental, sauf celui des États-Unis, aura à faire face.

• (1525)

M. Jack Harris: Évidemment, nous avons le Super Hornet.

Si les bombardiers furtifs constituent notre source d'inquiétude, il est certain que la capacité dont vous avez besoin, c'est d'être en mesure de les trouver, non pas en allant à leur recherche, mais en étant capable de détecter leur présence par d'autres moyens, que ce soit par satellite ou par d'autres systèmes de détection. L'idée d'engager un appareil furtif contre un appareil furtif ressemble à une histoire de cape et d'épée: vous avez un avion invisible, alors, j'ai besoin d'un avion invisible pour vous trouver. Cela n'a aucun sens pour moi. Il me semble clair que vous devez trouver des moyens d'avoir votre système de détection.

Je pense que le Canada et le NORAD savent maintenant quand un avion à réaction décolle en Russie, si c'est cela qui nous inquiète. Ce n'est pas un grand secret. Cela ne sera vraisemblablement pas un grand secret lorsque des bombardiers furtifs décolleront non plus, si nous nous concentrons sur des systèmes de détection plutôt que sur des avions intercepteurs.

Voulez-vous commenter cette affirmation?

M. Robert Huebert: Je suppose que ma réponse à cela, c'est que cela fait partie de l'inconnu. Nous parlons des Russes, qui ne seront probablement pas le problème principal.

Lorsque vous dites que le NORAD sait, évidemment, nous avons récemment vu dans les médias la rétrospective sur les événements du 11 septembre, et le NORAD n'a pas été en mesure de répondre à ce genre de capacité, ce type de menace, que les gens ne percevaient pas. Comme tout le monde le sait, le NORAD regardait vers l'extérieur, et non vers l'intérieur. Lorsque quelqu'un a décidé de transformer ces avions en quelque chose qui, essentiellement, équivalait à des missiles de croisière, le NORAD n'avait ni compréhension ni réponse face à cette situation.

Je ne veux pas dire qu'il y a une menace terroriste continue liée à l'utilisation d'avions comme missiles de croisière, mais nous devons avoir un débat sérieux sur la question d'avoir une capacité de réaction qui va au-delà de la surveillance et sur ce que nous faisons lorsque nous sommes placés devant ce genre de menace.

Malheureusement, un appareil rapide est encore le meilleur moyen d'utiliser la force nécessaire contre la force lorsque vous êtes limités à des laps de temps très courts. Du moins, c'est l'argument qui prévaut dans la plupart des cercles des forces aériennes. Vous devez avoir cette capacité rapide qui va plus loin que de simplement savoir ce qui arrive. Soyons francs: nous parlons de recourir à une force mortelle contre certains futurs... [Note de la rédaction: difficultés techniques]

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Monsieur Harris, il vous reste environ une minute et demie.

M. Jack Harris: J'ai une question pour les représentants de Project Ploughshares.

La question des coûts est...

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Monsieur Harris, nous avons perdu la communication avec M. Huebert de Calgary.

M. Jack Harris: Je ne pense pas qu'il avait terminé — mais j'allais m'adresser à Project Ploughshares.

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Peut-être qu'il prévoyait une autre question de votre part — je ne sais pas —, mais il n'est plus là. Nous allons vérifier.

M. Jack Harris: Allons-nous attendre et vérifier? J'aimerais avant poser une autre question...

• (1530)

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Est-ce que votre question s'adresse à...

M. Jack Harris: J'allais la poser à ces autres témoins, mais si nous avons besoin de la présence de M. Huebert...

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Si votre question s'adresse à l'un ou l'autre de ces messieurs, allez-y.

M. Jack Harris: Oui, c'est effectivement le cas.

Je me demande si vous ne vous pourriez pas nous parler un peu des coûts. En ce qui concerne l'escalade possible des coûts forçant d'autres pays comme la Norvège, le Danemark et les Pays-Bas à reporter leur décision, ainsi que ce qui se passe au Royaume-Uni et la réduction possible de la commande, geste qui a déjà été posé par les Américains, sommes-nous devant le genre d'incertitude pour l'avenir qui pourrait faire de cela...? Si vous regardez les chiffres de la Norvège, le nombre équivalent pour le Canada est 65. Une comparaison mathématique directe indique que le coût serait de 42 ou 44 milliards de dollars. Est-ce que vous envisagez une escalade des coûts pour le Canada et est-ce que ces chiffres pourraient diminuer avec le temps? Pensez-vous, dans votre analyse, que les coûts pour le Canada pourraient grimper considérablement jusqu'à atteindre les 40 milliards de dollars?

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Merci, monsieur Harris.

Messieurs, la manière la plus facile de répondre à la question est de répondre par écrit, parce que le temps de M. Harris est écoulé, mais nous aimerions de l'information additionnelle.

Vous pouvez donner une très courte réponse.

M. Ken Epps: Je n'ai pas de réponse courte; je suis désolé.

M. Jack Harris: Il semblerait que nous ayons perdu du temps à cause de la disparition de M. Huebert de notre écran.

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Monsieur Siebert, avez-vous une réponse courte?

M. John Siebert: Eh bien, nous l'ignorons.

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Voilà une réponse courte. Merci, monsieur.

C'est la fin du tour pour M. Harris et nous cédon maintenant la parole à M. Hawn.

Monsieur Hawn, vous avez sept minutes.

M. Laurie Hawn: Merci, monsieur le président, et merci aux témoins.

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): M. Huebert est maintenant de retour.

M. Laurie Hawn: Bien essayé, monsieur Huebert. Vous ne vous en tirerez pas aussi facilement.

Des voix: Oh, oh!

M. Laurie Hawn: J'ai simplement une courte question pour vous. Nous avons beaucoup parlé aujourd'hui du fait que la mission de

souveraineté aérienne dans le Nord n'est qu'une des missions du F-35, mais il s'agit probablement, relativement parlant, d'une des missions les plus inoffensives du F-35, comparativement aux autres activités auxquelles il participerait dans d'autres endroits comme l'Afghanistan et ainsi de suite. Auriez-vous de brèves observations à faire sur le fait que la souveraineté aérienne ou la souveraineté en général est, dans une grande mesure, simplement une question d'assurer une présence?

Si nous voulons prétendre que nous faisons respecter notre souveraineté et si des avions qui n'ont pas communiqué leur plan de vol se pointent dans nos zones d'identification de défense aérienne, nous avons l'obligation, dans le cadre du NORAD et en vertu du gros bon sens, d'exercer notre souveraineté aérienne et pas simplement d'être présent, de sorte qu'ils puissent voir que nous sommes là et que nous faisons respecter notre souveraineté. Avez-vous des observations à ce sujet?

M. Robert Huebert: Le principal élément dans le fait de répondre en étant présent, c'est évidemment d'avoir la capacité de faire quelque chose. Lorsque nous voyons des policiers sur la route, leur seule présence sur la route fait partie de la réponse, mais le fait est que nous savons qu'il y a une pénalité.

Quelqu'un a fait la remarque, évidemment, que la dissuasion ne nécessitait pas l'utilisation d'un avion de chasse, mais la réalité, c'est que s'il en était ainsi, c'est parce que la dissuasion a donné de bons résultats. En bout de ligne, les soviétiques ont pris la décision que, l'heure de vérité arrivée, notre puissance aérienne avec l'alliance de l'OTAN, serait suffisante pour leur faire mal, s'ils s'avisait d'envahir notre espace aérien. En d'autres mots, oui, nous ne les avons jamais utilisés, mais c'était la possibilité de pouvoir le faire qui était si déterminante.

M. Laurie Hawn: Merci, monsieur Huebert. Je suis personnellement d'accord avec cela.

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Monsieur Hawn.

M. Laurie Hawn: Merci, monsieur le président.

J'ai une question pour M. Epps. Les camions à incendie restent stationnés dans les casernes de pompiers la plus grande partie du temps, mais lorsqu'il y a un feu, les pompiers ont besoin du camion à incendie. Êtes-vous d'accord avec cela?

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Monsieur Epps.

M. Ken Epps: Oui.

M. Laurie Hawn: C'est une question assez évidente.

Y a-t-il des programmes d'acquisition d'armes, d'armes ayant une capacité de force mortelle, que vous appuyez pour les Forces canadiennes?

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Monsieur Epps.

M. Ken Epps: Évidemment, il s'agit d'une question très tendancieuse.

M. Laurie Hawn: Absolument.

M. Ken Epps: Je répondrais, comme l'a dit John, que nous appuyons certainement l'idée que les Forces canadiennes soient dotées de l'équipement approprié pour les missions qui leur sont confiées.

M. Laurie Hawn: Pouvez-vous définir cela, s'il vous plaît?

M. Ken Epps: Eh bien, la gamme de missions est vaste. Nous reconnaissons tous cela. Elle comprend, dans certains cas, l'usage de la force, surtout si la mission comprend la protection de civils, par exemple. Nous aimerions également signaler que parce qu'il y a une gamme de missions, le Canada a la possibilité de choisir là où il veut s'engager. Je pense que c'est la question que nous aimerions soulever: y a-t-il eu une discussion approfondie sur la gamme de missions auxquelles participerait cet avion en particulier?

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Monsieur Hawn.

M. Laurie Hawn: Merci, monsieur le président.

Eh bien, il est possible que vous n'ayez pas eu cette discussion approfondie, monsieur, mais permettez-moi de dire que d'autres peuvent l'avoir eue. Et ces gens, qui connaissent ces choses mieux que n'importe lequel d'entre nous, ne peuvent prévoir ce qui arrivera dans 30 ou 40 ans et les situations auxquelles nous serons confrontés. Permettez-moi de dire que personne ici ne peut le faire, c'est pourquoi nous devons être prêts avec le camion à incendie à éteindre n'importe quel feu qui pourrait se présenter, pour reprendre l'analogie.

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Monsieur Siebert.

M. John Siebert: Certainement, monsieur Hawn, il y a une variété d'incendies qui font rage dans le domaine de la sécurité internationale. Le Canada n'a jamais eu et n'aura jamais toute l'étendue de capacités de réponse que d'autres ont. En d'autres mots, nous n'avons pas de porte-avions. Nous n'avons pas de sous-marins atomiques ou de sous-marins à propulsion nucléaire. Il y a une variété de choses que nous avons choisi de ne pas acheter à cause des coûts ou pour diverses raisons stratégiques, etc.

Alors, ce ne sont pas tous les feux qui font rage dans le monde qui exigent que le Canada envoie un camion à incendie.

• (1535)

M. Laurie Hawn: Absolument, et c'est pourquoi nous faisons partie d'alliances. C'est pourquoi nous avons des alliés qui comptent sur nous pour faire notre part.

Croyez-vous que nous devrions faire partie du NORAD?

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Monsieur Siebert.

M. John Siebert: Monsieur le président, il y a des avantages à faire partie du NORAD. Il y a certainement des aspects de cette entente qui valent la peine d'être partagés. Les alliés peuvent partager les capacités de dissuasion, de surveillance et de détection, mais en bout de ligne, le Canada a toujours besoin de maintenir la capacité de répondre à des menaces comme bon lui semble, et également de demander l'aide des alliés. Nous ne voulons pas que nos alliés soient confrontés à des menaces provenant du Canada et c'est pourquoi nous devons être un bon voisin.

M. Laurie Hawn: Alors, vous approuvez notre participation continue au NORAD?

M. John Siebert: Il y a de bonnes raisons qui incitent les alliés à travailler ensemble dans...

M. Laurie Hawn: S'il vous plaît, répondez à la question: est-ce que vous approuvez notre participation au NORAD?

M. John Siebert: Il y a de bonnes raisons qui incitent les alliés à travailler ensemble dans le cadre du NORAD, oui.

M. Laurie Hawn: Merci.

Pensez-vous que ce soit acceptable pour les États-Unis que nous n'achetions par un avion comme le F-35 pour remplacer le CF-18? Pensez-vous qu'il soit acceptable que nous, Canadiens, comptions

sur les forces militaires américaines pour assurer la souveraineté aérienne dans l'espace aérien canadien?

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Monsieur Siebert.

M. John Siebert: Je ne pense pas que nous ayons besoin de l'avion de combat interarmées pour assurer la souveraineté aérienne au Canada. Il y a d'autres options. Je sais qu'il y a des capacités qui ne sont pas présentées ou vantées comme étant aussi perfectionnées ou encensées que l'avion de combat interarmées, mais d'autres choix s'offrent au Canada.

M. Laurie Hawn: Étant donné que nous sommes appelés à éteindre d'autres feux dans le monde, où nous aurons besoin d'avion ou d'une capacité plus robuste que ce qui est nécessaire pour l'exercice relativement simple de faire respecter la souveraineté aérienne, et étant donné que le coût est certainement un enjeu considérable, étant donné le fait que nous n'avons pas les moyens d'acheter 20 ou 30 F-18E/F, ou un autre type d'avion, et ensuite, d'acheter un appareil plus robuste, doué d'une plus grande surviabilité, qui offre une plus grande polyvalence du point de vue opérationnel pour éteindre les pires feux dans le monde, voyez-vous une certaine logique dans l'idée d'avoir un seul type d'appareil? Si vous devez avoir un appareil, ne pensez-vous pas qu'il soit logique d'avoir un appareil qui sera en mesure d'éteindre les feux les plus difficiles au cours des 20, 30 ou 40 prochaines années?

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Vous avez 25 secondes, monsieur Siebert.

M. John Siebert: Il est possible de proposer que le Canada ne fasse pas ce genre de choses seul. Il le ferait avec des alliés ou au sein d'une coalition, comme cela a été le cas dans le passé. Nous n'avons pas besoin d'avions de combat interarmées pour calquer les capacités des États-Unis et d'autres. Nous pouvons jouer d'autres rôles dans ce processus de coalition et demeurer un allié tout aussi précieux, et sans nécessairement fournir l'avion de combat interarmées furtif.

M. Laurie Hawn: Eh bien, nous ne sommes pas d'accord.

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Merci, monsieur Siebert.

Merci, monsieur Hawn.

Le premier tour est terminé.

C'est M. Wallace qui débutera le second tour.

Monsieur Wallace, vous avez quatre minutes.

M. Mike Wallace: Merci, monsieur le président.

Je veux remercier nos témoins, aussi bien de Calgary que ceux qui sont ici dans la salle, d'avoir participé à la réunion d'aujourd'hui. Le secrétaire parlementaire m'a volé certaines de mes questions, mais je vais continuer un peu dans la même veine, peut-être en termes plus généraux.

Je crois comprendre que l'organisme Project Ploughshares s'intéresse essentiellement à transformer les dépenses militaires pour que cet argent soit dépensé dans des projets plus pacifiques.

Lorsque la stratégie militaire Le Canada d'abord a été annoncée, est-ce que votre organisme s'y est opposé?

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Monsieur Siebert.

M. John Siebert: Monsieur le président, peut-être que seul Peter Braid de Waterloo a lu l'article en regard de la page éditoriale que j'ai écrit dans le *Record* de Waterloo concernant Le Canada d'abord, dans lequel j'ai soulevé des questions importantes, premièrement au sujet de l'environnement stratégique qui était décrit dans sa stratégie et également sur la question de savoir pourquoi les militaires étaient appelés à jouer un certain nombre de rôles, en d'autres mots au sujet du changement d'orientation des missions. Nous favorisons clairement la capacité du pouvoir civil, par opposition à: comment le fait de fournir de l'aide au pouvoir civil ferait cela.

De plus, j'ai soulevé des questions concernant l'idée que la puissance militaire soit le premier élément de l'expression internationale d'un pays qui veut se montrer sous son meilleur jour, et j'ai des réserves à cet égard.

M. Mike Wallace: Très bien, je vous remercie de nous avoir dit cela.

Alors, ce qui m'étonne aujourd'hui dans votre discussion ici, c'est le fait que Project Ploughshares appuie toujours, bien qu'en termes généraux — est-ce exact? —, le fait que le Canada ait une force et une présence militaires.

• (1540)

M. John Siebert: C'est exact, et il y a certaines missions où il est approprié de faire sentir cette présence militaire.

M. Mike Wallace: Seriez-vous également d'accord pour dire que les hommes et les femmes qui se sont portés volontaires au Canada pour faire partie de notre famille militaire devraient être bien équipés pour effectuer les tâches que nous leur confions? Je suppose que Project Ploughshares est d'accord avec cela.

M. John Siebert: Oui, et les tâches que nous leur confions devraient également être équilibrées avec les outils appropriés que nous mettons à la disposition de nos diplomates, de nos praticiens du développement et de nos promoteurs de la démocratie.

M. Mike Wallace: Dans votre exposé d'aujourd'hui, vous avez parlé des coûts de renonciation. Je siège au Comité des finances et j'entends parler des coûts de renonciation pratiquement tous les jours. Est-ce que vous avez donné votre appui à notre annonce récente concernant les approvisionnements pour la marine et ce que nous faisons avec la marine?

M. Scott Simms: J'invoque le Règlement, monsieur le président; si je ne peux parler des appareils de recherche et de sauvetage à voilure fixe, je ne vois certainement pas quelle est la pertinence de parler de la marine.

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): [*Note de la rédaction: inaudible*]

M. Mike Wallace: Si vous ne voulez pas entendre la réponse, monsieur Simms, vous pouvez sortir le drapeau blanc maintenant, si vous voulez.

M. Scott Simms: Je veux simplement pouvoir poser mes propres questions, monsieur. Je veux les poser tout comme vous.

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Monsieur Simms, avant votre courte intervention, j'allais dire à M. Wallace que nous sommes au-dessus de la terre, et non au-dessus de la mer ici. Nous parlons d'avions.

Vous avez une minute.

M. Mike Wallace: Cependant, monsieur le président, je leur réponds parce qu'ils ont soulevé... Dans leur exposé, ils ont parlé des coûts de renonciation, et que si l'argent n'était pas dépensé sur les F-35, il pourrait être dépensé ailleurs. Alors, je leur demandais s'il serait sage de dépenser l'argent qu'ils pensent que l'on pourrait économiser en achetant un type d'avion autre que le F-35 sur la marine, et comment ils entrevoyaient le programme d'approvisionnement pour la marine que nous avons annoncé plus tôt cet été. Et je pense que cela est lié à la question dont nous parlons aujourd'hui, mais je serai heureux de passer à autre chose.

Permettez-moi de terminer en demandant des prévisions. En ce qui concerne votre discussion sur ce que vous avez écrit dans le *Record* de Waterloo, serait-il juste de dire que votre organisme, comme n'importe quel autre...? Cet avion que nous envisageons d'acheter a un 30..., alors lorsque l'avion atterrira ici, il durera 30 autres années après cela, alors il s'agit d'une durée de vie d'environ 40 ans. Êtes-vous d'accord pour dire que nous avons au moins besoin d'équiper nos militaires, si nous dépensons une telle somme d'argent maintenant, pour toute éventualité qui pourrait survenir dans l'avenir?

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Merci, monsieur Wallace.

Monsieur Siebert, une réponse brève.

M. John Siebert: Nous ne pouvons jamais nous équiper pour faire face à toutes les éventualités.

Le vice-président (L'hon. Bryon Wilfert): Sur ce, je veux remercier nos témoins pour leurs observations aujourd'hui.

Je veux remercier les membres du comité pour leur collaboration.

La séance est levée.

POSTE  MAIL

Société canadienne des postes / Canada Post Corporation

Port payé

Postage paid

Poste-lettre

Lettermail

**1782711
Ottawa**

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à :*
Les Éditions et Services de dépôt
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada
Ottawa (Ontario) K1A 0S5

If undelivered, return COVER ONLY to:
Publishing and Depository Services
Public Works and Government Services Canada
Ottawa, Ontario K1A 0S5

Publié en conformité de l'autorité
du Président de la Chambre des communes

PERMISSION DU PRÉSIDENT

Il est permis de reproduire les délibérations de la Chambre et de ses comités, en tout ou en partie, sur n'importe quel support, pourvu que la reproduction soit exacte et qu'elle ne soit pas présentée comme version officielle. Il n'est toutefois pas permis de reproduire, de distribuer ou d'utiliser les délibérations à des fins commerciales visant la réalisation d'un profit financier. Toute reproduction ou utilisation non permise ou non formellement autorisée peut être considérée comme une violation du droit d'auteur aux termes de la *Loi sur le droit d'auteur*. Une autorisation formelle peut être obtenue sur présentation d'une demande écrite au Bureau du Président de la Chambre.

La reproduction conforme à la présente permission ne constitue pas une publication sous l'autorité de la Chambre. Le privilège absolu qui s'applique aux délibérations de la Chambre ne s'étend pas aux reproductions permises. Lorsqu'une reproduction comprend des mémoires présentés à un comité de la Chambre, il peut être nécessaire d'obtenir de leurs auteurs l'autorisation de les reproduire, conformément à la *Loi sur le droit d'auteur*.

La présente permission ne porte pas atteinte aux privilèges, pouvoirs, immunités et droits de la Chambre et de ses comités. Il est entendu que cette permission ne touche pas l'interdiction de contester ou de mettre en cause les délibérations de la Chambre devant les tribunaux ou autrement. La Chambre conserve le droit et le privilège de déclarer l'utilisateur coupable d'outrage au Parlement lorsque la reproduction ou l'utilisation n'est pas conforme à la présente permission.

On peut obtenir des copies supplémentaires en écrivant à : Les Éditions et Services de dépôt
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada
Ottawa (Ontario) K1A 0S5
Téléphone : 613-941-5995 ou 1-800-635-7943
Télécopieur : 613-954-5779 ou 1-800-565-7757
publications@tpsgc-pwgsc.gc.ca
<http://publications.gc.ca>

Aussi disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante : <http://www.parl.gc.ca>

Published under the authority of the Speaker of
the House of Commons

SPEAKER'S PERMISSION

Reproduction of the proceedings of the House of Commons and its Committees, in whole or in part and in any medium, is hereby permitted provided that the reproduction is accurate and is not presented as official. This permission does not extend to reproduction, distribution or use for commercial purpose of financial gain. Reproduction or use outside this permission or without authorization may be treated as copyright infringement in accordance with the *Copyright Act*. Authorization may be obtained on written application to the Office of the Speaker of the House of Commons.

Reproduction in accordance with this permission does not constitute publication under the authority of the House of Commons. The absolute privilege that applies to the proceedings of the House of Commons does not extend to these permitted reproductions. Where a reproduction includes briefs to a Committee of the House of Commons, authorization for reproduction may be required from the authors in accordance with the *Copyright Act*.

Nothing in this permission abrogates or derogates from the privileges, powers, immunities and rights of the House of Commons and its Committees. For greater certainty, this permission does not affect the prohibition against impeaching or questioning the proceedings of the House of Commons in courts or otherwise. The House of Commons retains the right and privilege to find users in contempt of Parliament if a reproduction or use is not in accordance with this permission.

Additional copies may be obtained from: Publishing and Depository Services
Public Works and Government Services Canada
Ottawa, Ontario K1A 0S5
Telephone: 613-941-5995 or 1-800-635-7943
Fax: 613-954-5779 or 1-800-565-7757
publications@tpsgc-pwgsc.gc.ca
<http://publications.gc.ca>

Also available on the Parliament of Canada Web Site at the following address: <http://www.parl.gc.ca>