



Chambre des communes  
CANADA

## Comité permanent de la défense nationale

---

NDDN • NUMÉRO 030 • 3<sup>e</sup> SESSION • 40<sup>e</sup> LÉGISLATURE

---

TÉMOIGNAGES

**Le jeudi 28 octobre 2010**

**Président**

**L'honorable Maxime Bernier**



## Comité permanent de la défense nationale

Le jeudi 28 octobre 2010

• (1530)

[Français]

**Le président (L'hon. Maxime Bernier (Beauce, PCC)):** Bienvenue à tous au Comité permanent de la défense nationale. Il s'agit de notre 30<sup>e</sup> séance. Aujourd'hui, conformément à l'ordre du jour et au paragraphe 108(2) du Règlement, nous poursuivrons notre étude sur la nouvelle génération d'avions de chasse.

Nous accueillons des témoins venus du ministère de la Défense nationale. Nous avons l'honneur d'avoir parmi nous le lieutenant-général Deschamps, chef d'état-major de la Force aérienne, ainsi que le colonel Dave Burt, gestionnaire de projet par intérim, Capacité de la prochaine génération de chasseurs.

Merci et bienvenue.

[Traduction]

Monsieur, vous avez 10 minutes pour vos propos liminaires. Par la suite, les députés pourront vous poser des questions. À vous la parole. Merci beaucoup.

**Lgén J.P.A. Deschamps (chef d'état-major de la Force aérienne, ministère de la Défense nationale):** Merci, monsieur le président. Mesdames et messieurs les députés, je vous remercie de me donner l'occasion de vous exposer les capacités obligatoires de haut niveau auxquelles doit répondre le prochain avion de chasse du Canada.

[Français]

Récemment, M. Dan Ross, sous-ministre adjoint (Matériels), vous a présenté le processus utilisé dans le cadre du protocole d'entente conclu avec les partenaires du Programme de l'avion de combat interarmées (JSF) en vue d'acheter le F-35, chasseur qui offre aux Canadiens le meilleur prix, les meilleures capacités et, donc, le meilleur marché. Je traiterai donc uniquement des exigences du Canada et de l'analyse des options concernant le chasseur dont nous nous servirons durant les 30 ou 40 prochaines années.

[Traduction]

Comme je l'ai déjà mentionné devant ce comité, les chasseurs pilotés sont essentiels pour exercer le contrôle de notre espace aérien au Canada et en assurer la souveraineté ainsi que pour mener des opérations à l'étranger. Ni les véhicules aériens sans pilote ni aucune autre plate-forme aérienne ne permettent d'exécuter une tâche aussi complexe et exigeante, que ce soit dans un environnement air-air ou air-sol. Plusieurs de nos alliés en sont arrivés aux mêmes conclusions.

Après que le gouvernement eut annoncé son intention d'acquérir des chasseurs de nouvelle génération dans le cadre de la Stratégie de défense Le Canada d'abord, nous avons attentivement examiné nos besoins relatifs à un nouveau chasseur, puis nous avons pris notre décision au début de 2010. Nous avons tenu compte des missions et des rôles actuels et futurs qui seraient confiés aux chasseurs de la

nouvelle génération ainsi que de l'environnement — environnement physique et menace — dans lequel ils seraient utilisés.

• (1535)

[Français]

Nous avons besoin d'appareils qui nous aideront à accomplir nos principales missions, soit défendre la souveraineté de l'espace aérien canadien et nord-américain par l'entremise du NORAD, tout en offrant au Canada une ressource moderne et efficace pour mener à bien nos opérations internationales et en exécutant efficacement les opérations interarmées avec nos alliés dans le cadre de l'OTAN ou d'une coalition.

Nous avons besoin d'un aéronef robuste, capable de fonctionner dans l'ensemble du vaste territoire canadien ainsi que dans des conditions météorologiques difficiles et changeantes. L'appareil doit aussi constituer un moyen de dissuasion efficace face aux contestations visant la souveraineté du Canada.

[Traduction]

Puisque nous ne pouvons pas nous permettre d'acheter et d'utiliser de nombreuses flottes de chasseurs spécialisés, notre chasseur de demain doit être capable d'assumer de multiples rôles, notamment divers rôles dans des combats air-air ou air-sol. De façon plus générale, le chasseur doit pouvoir exercer les fonctions de défense que nous exigeons de lui, qu'il s'agisse de patrouille de protection de la souveraineté dans le Nord, d'opération d'interception, de combat, de surveillance ou autre.

En outre, en prévision de l'avenir, le chasseur doit être assez flexible pour répondre aux menaces et exécuter des missions de nature imprévue au moment de sa conception. Nous sommes conscients que certaines menaces auxquelles les CF-18 ont fait face à la fin du XX<sup>e</sup> siècle se sont estompées, que d'autres sont demeurées les mêmes et que de nouvelles sont apparues. Nous sommes convaincus que les menaces continueront d'être aussi fluides et changeantes au fil du XXI<sup>e</sup> siècle. Nous tenons pour acquis que la technologie poursuivra son évolution sur différents fronts, notamment en ce qui concerne le traitement des données, la détection des menaces, les systèmes d'alarme, les ensembles d'autodéfense et l'interopérabilité.

Notre brève liste de capacités obligatoires qui sont de nature qualitatives et non quantitatives comprend plus précisément les caractéristiques suivantes.

La portée: l'aéronef doit avoir une portée suffisante pour être en mesure de répondre aux alertes selon la configuration établie par le NORAD et l'OTAN, sans recourir aux services de ravitaillement en vol, que l'aéronef se rende sans escale d'une base principale d'opération à une base d'opération de déploiement ou en effectuant une escale, au besoin, d'une base principale d'opérations à un emplacement avancé d'opérations.

L'endurance:

[Français]

l'aéronef doit faire preuve de suffisamment d'endurance pour évoluer aussi bien à partir d'une base principale d'opérations, que d'une base d'opérations de déploiement ou d'un emplacement avancé d'opérations selon les règles de vol aux instruments et pour assurer une patrouille aérienne de combat en fonction des besoins des Forces canadiennes, du NORAD et de l'OTAN.

[Traduction]

La vitesse: notre prochain chasseur doit être capable d'atteindre une vitesse lui permettant de mener à bien des missions d'interception contre les menaces aérobies, c'est-à-dire les menaces non balistiques telles que les chasseurs et les bombardiers, qui visent l'espace aérien appartenant au Canada ou ayant été attribué aux Forces canadiennes conformément aux normes du NORAD et de l'OTAN.

[Français]

Pour ce qui est du ravitaillement en vol, le chasseur doit pouvoir s'alimenter en carburant en vol pour élargir sa portée et augmenter son endurance.

[Traduction]

La déployabilité: notre prochain chasseur doit pouvoir être déployé aux emplacements avancés d'opérations tant au pays qu'ailleurs dans le monde et être en mesure d'y mener des opérations, quelles qu'en soient les menaces et les conditions géographiques, environnementales et climatiques.

Le renseignement, la surveillance et la reconnaissance: le chasseur doit être en mesure de fournir divers types de données liées aux renseignements, à la surveillance et à la reconnaissance, et ce, avant, pendant et après le déploiement d'armes. Cette capacité servira aux entités responsables du ciblage, du renseignement et du commandement qui pourront utiliser ces données au cours de leurs processus de prise de décisions.

L'armement: l'aéronef doit être en mesure d'employer avec précision une diversité d'armes air-air et air-sol pour produire une variété d'effets d'armes adaptées, et ce jour et nuit, quelles que soient les conditions météorologiques et les menaces que présente l'environnement.

La surviabilité:

[Français]

l'aéronef doit pouvoir se défendre en utilisant diverses technologies d'autodéfense tout en réduisant au minimum le risque de détection, d'engagement et de dommage dans des environnements où l'on s'attend à des menaces.

[Traduction]

Le potentiel de croissance: l'aéronef doit être en mesure d'accepter des mises à niveau quant à l'interopérabilité, à la surviabilité et aux capacités opérationnelles tout au long de sa vie.

La taille de la flotte: la flotte doit être composée d'un nombre suffisant d'aéronefs pour remplir les missions et les rôles attribués tout en permettant de mettre sur pied une force prête au combat — c'est-à-dire, d'entraîner le nouvel équipage et d'assurer la maintenance de l'aéronef.

La certification:

[Français]

l'aéronef doit satisfaire aux normes canadiennes en matière de certification et de maintien en puissance.

[Traduction]

La livraison: les délais de livraison du nouvel aéronef doivent nous permettre d'atteindre une capacité opérationnelle initiale qui coïncidera avec la fin de la vie active des CF-18 Hornet. Autrement dit, la livraison du nouveau chasseur devra commencer en 2016 pour qu'il y ait un certain chevauchement avec l'élimination du Hornet, prévue pour 2020, ce qui permettra d'éviter des lacunes dans notre capacité de défense et de veiller, entre autres, à l'instruction des équipages. Sur le plan de l'approvisionnement, on parle presque de demain.

• (1540)

[Français]

Au terme de l'analyse des exigences quantitatives obligatoires associées à ces capacités obligatoires de haut niveau pour le prochain chasseur canadien, il est manifeste que seul un avion de chasse de cinquième génération sera en mesure de satisfaire aux besoins de nos missions en raison de la nature de plus en plus complexe du futur environnement de sécurité.

[Traduction]

Le F-35 Lightning II est le seul aéronef capable de satisfaire à nos exigences et le seul chasseur de cinquième génération accessible au Canada. Le F-22 Raptor est un excellent chasseur de supériorité aérienne de cinquième génération qui est actualisé par l'ajout de capacités sélectionnées qui tirent leur origine du F-35, mais le gouvernement des États-Unis a interdit sa vente à l'étranger. La Russie est en train d'élaborer un aéronef de cinquième génération, et la Chine en ferait autant.

Les chasseurs de cinquième génération se distinguent de ceux de quatrième génération par trois capacités clés.

[Français]

Premièrement, il y a l'interopérabilité, une combinaison particulière de furtivité, de capteurs à longue portée et à haute résolution et de réseaux sécurisés de haute capacité permettant aux aéronefs de communiquer entre eux et de partager des données dans un environnement sécurisé.

[Traduction]

Deuxièmement, les capteurs et la fusion des données — un système qui regroupe les renseignements tactiques obtenus par les capteurs et des sources externes afin de permettre aux pilotes de comprendre aisément la situation tactique d'un coup d'oeil.

Et troisièmement, il y a la surviabilité — soit une très faible visibilité, des capteurs perfectionnés, un système d'autodéfense intégré et une liaison de données sécurisée qui permet aux aéronefs de cinquième génération d'accomplir davantage au cours d'une mission avec moins de ressources d'appui.

Il est important de préciser qu'un aéronef de quatrième génération ne peut pas être modernisé pour devenir un aéronef de cinquième génération. On ne peut pas changer un CF-18 de quatrième génération, même s'il est une version modernisée comme les nôtres, pour en faire un avion furtif de cinquième génération.

Par rapport aux générations précédentes d'avion de chasse, le F-35 Lightning II présente une différence révolutionnaire au niveau des capacités, et il offre des avantages uniques. Il est doté d'une technologie furtive. La faible observabilité réduira considérablement sa signature électromagnétique et, par conséquent, la capacité des systèmes radars ennemis de le détecter. Cette caractéristique réduit les risques et améliore la survivabilité du pilote tout en augmentant ses capacités de renseignements, de surveillance et de reconnaissance. Tout cela a une pertinence significative pour l'ensemble des priorités de défense du gouvernement du Canada tant au niveau des opérations nationales, continentales et internationales. Grâce à la technologie évoluée de détecteurs et de fusion de données dont il est doté, le Lightning II va recueillir, synthétiser et afficher des renseignements permettant aux pilotes de saisir la situation tactique d'un coup d'oeil, de prendre rapidement des décisions tactiques complexes et d'agir de façon décisive. L'aéronef effectuera en grande partie la collecte et la synthèse des données que les pilotes doivent présentement faire eux-mêmes, or, elles sont devenues pratiquement ingérables en raison de leur quantité et de la cadence à laquelle elles arrivent. De fait, c'est l'aéronef qui sera le copilote.

[Français]

Nous parviendrons à une interopérabilité avec nos partenaires et nos alliés qui sera harmonieuse, sûre et efficace lors des opérations du NORAD et de l'OTAN ainsi que lors d'opérations de coalition.

[Traduction]

Le F-35 nous permet de partager l'ensemble de la connaissance de la situation avec un aéronef ami. Lorsque nous effectuons des opérations à l'étranger avec une coalition de pays aux vues similaires et avec la même plate-forme, les aéronefs sont semblables. Par conséquent, nous pouvons partager des ressources et nous mettre rapidement à l'oeuvre sans devoir passer par un entraînement qui dure des semaines parce que nous disposons du même équipement et des mêmes logiciels que nos partenaires. Cela fait toute une différence dans notre façon de procéder en tant que coalition.

De plus, les aéronefs sont renouvelables. Nous pourrions remplacer les aéronefs perdus — ou acquérir des aéronefs supplémentaires si la situation mondiale future l'exige — parce que la chaîne de production sera en activité jusqu'en 2035 au moins. Les logiciels seront mis à niveau constamment, et nous n'aurons pas besoin d'attribuer de contrat individuel pour chaque mise à niveau, ce qui représente des économies énormes et qui permet de maintenir l'aéronef à jour, au fur et à mesure que la technologie évolue.

En conclusion, compte tenu du contexte de sécurité futur de plus en plus complexe et incertain, le F-35 Lightning II offrira au Canada les plus grandes probabilités de réussite des missions, et les meilleures chances que nos militaires reviennent au pays sains et saufs et avec leurs appareils.

Nous faisons l'acquisition du F-35 Lightning II afin de protéger les intérêts canadiens et de contrer les attaques futures. Acquis et maintenu en puissance grâce au programme d'avion de combat interarmées, le F-35 représente le meilleur rapport qualité-prix pour nos contribuables. Il permettra au Canada de rester au premier plan des opérations de chasse et à notre flotte de demeurer pertinente, souple, viable et renouvelable au moins jusqu'au milieu du siècle.

Le F-35 Lightning II n'est pas un luxe superflu. C'est l'outil, au meilleur rapport qualité-prix, qu'il faut pour que la force aérienne puisse s'acquitter de la tâche que le Canada et sa population lui confient.

• (1545)

[Français]

Mesdames et messieurs, merci. Je serai heureux de répondre à vos questions au sujet des capacités obligatoires de haut niveau concernant notre avion de chasse.

[Traduction]

Merci beaucoup.

[Français]

**Le président:** Merci beaucoup, lieutenant général Deschamps.

Je donne maintenant la parole à M. LeBlanc.

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

Je remercie également le général Deschamps et le colonel Burt de leur présence ici aujourd'hui.

Général, je vous remercie de votre survol des besoins techniques que le secrétaire parlementaire a présenté en comité il y a un mois.

Je sais que mes collègues ont aussi des questions à poser et qu'il y aura d'autres tours de table.

[Traduction]

Monsieur, le dernier rapport de la vérificatrice générale sur les hélicoptères Chinook nous a grandement préoccupés. Je sais que vous vous sentez tout aussi interpellé. Je sais que le ministre tient à parcourir le rapport de la vérificatrice et qu'il accepte son analyse. Il s'engage à faire en sorte que la force aérienne fasse plus attention la prochaine fois.

Dans le dossier des hélicoptères Chinook, la vérificatrice réprovoque, comme vous le savez, l'augmentation des coûts causée par des changements effectués après la décision initiale. Elle a cerné un certain nombre d'étapes où les coûts ont presque doublé. Selon elle, cette hausse est en grande partie attribuable aux changements demandés pendant le processus. Elle a également affirmé que les coûts d'entretien n'avaient pas été bien calculés et que le ministère de la Défense aurait peut-être à réaffecter un milliard de dollars pour avoir sous-estimé les coûts d'exploitation des Chinook.

Les Chinook ont été achetés à des fins opérationnelles, et le F-35 nous est moins familier que les hélicoptères Chinook. Les sommes en cause pour le F-35 sont beaucoup plus importantes que pour le Chinook. Pouvez-vous nous assurer, mon général, que nous ne commettrons pas les mêmes erreurs cette fois-ci?

**Lgén J.P.A. Deschamps:** Je vais demander à mon collègue, le colonel Burt, de vous parler des mesures prévues par le programme JSF pour contrôler les coûts. Il pourra sans doute répondre à certaines de vos questions.

**Col Dave Burt (gestionnaire de projet par intérim, Capacité de la prochaine génération de chasseurs, ministère de la Défense nationale):** Merci beaucoup de votre question.

Peut-être que je devrais vous expliquer le fonctionnement du protocole d'entente, puisque je ne suis pas sûr qu'il soit bien compris.

On vous a dit qu'on allait acheter le chasseur par l'intermédiaire du protocole d'entente. Comme le feront nos autres partenaires, nous allons présenter nos besoins au bureau du JSF. Chaque année, les partenaires négocient collectivement avec Lockheed Martin et les entrepreneurs les plus importants. Pareillement, les coûts d'entretien sont négociés de façon collective. Nous n'allons pas agir unilatéralement, mais collectivement par l'intermédiaire du programme JSF.

Grâce à notre participation au programme, nous pouvons connaître tous les coûts. L'équipe du bureau du JSF négocie avec Lockheed Martin et les entrepreneurs principaux. Des Canadiens sont membres du bureau du JSF, et nous comptons des observateurs également.

Enfin, avant de parachever un contrat avec Lockheed Martin relativement à l'achat ou à l'entretien, le conseil exécutif en étudie les détails. Au conseil siège un de nos membres qui jouit d'un droit de vote et qui peut opposer son veto. Pour tous ces types de contrat, le conseil exécutif du JSF cherche à obtenir un consentement unanime. Grâce à ces dispositions, nous allons pouvoir suivre et contrôler les coûts que devra supporter le Canada pour l'achat et l'entretien du chasseur.

[Français]

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

[Traduction]

Mon colonel, la vérificatrice a cerné un certain nombre de problèmes. Par exemple, vos conseils d'examen se seraient réunis pour étudier les dépassements de coûts relativement au Chinook, mais ce ne sera pas le cas pour les avions de chasse puisqu'il s'agit d'un achat multinational, d'une collaboration des divers partenaires. On peut en déduire que certains des mécanismes pour contrôler les coûts qui étaient apparemment en place pour les Chinook et qui ont échoué ne pourront même pas être employés cette fois-ci. Nous participons à un achat collectif. Toutes ces mesures pour contrôler les coûts sont en place, et pourtant vous proposez qu'on achète des avions de chasse sans même en connaître les coûts.

• (1550)

**Col Dave Burt:** Vous avez soulevé quelques questions. Premièrement, au sein du ministère, les comités supérieurs d'examen auront encore un rôle à jouer dans le projet des chasseurs de prochaine génération, mais le contexte est différent, comme vous l'avez dit. Pour vous parler franchement, nous n'avons pas encore déterminé comment notre participation au programme JSF allait s'imbriquer avec les comités supérieurs d'examen et les autres comités au sein du ministère. Nous y travaillons à l'heure actuelle. Il y a deux semaines, nous avons établi un bureau de gestion de projet. Je m'emploie à élargir mon équipe pour pouvoir éclaircir toutes ces questions.

Il faut également mieux comprendre les coûts puisque nous allons devoir demander au gouvernement la permission de dépenser sur divers éléments du projet. Nous allons envoyer une équipe au bureau du JSF dans trois semaines pour obtenir plus d'information et mieux comprendre les coûts d'entretien.

**L'hon. Dominic LeBlanc:** Je suis loin d'avoir autant d'expérience que vous en la matière, mais je suis étonné qu'on s'emploie à « mieux comprendre les coûts », comme vous l'avez dit, après que le ministre ait décidé d'acquérir l'avion. Est-ce qu'on se penche normalement sur les coûts après avoir décidé de faire une acquisition?

**Col Dave Burt:** C'est une bonne remarque. Selon nos estimations initiales, les coûts d'entretien avoisineraient ceux que l'on supporte à

l'heure actuelle pour le CF-18. Partant, nous devons commencer dès maintenant, surtout que le programme JSF et le protocole d'entente vont nous permettre d'économiser des sommes faramineuses et que nous devons nous doter d'une capacité opérationnelle initiale avant la mise à la retraite des CF-18. Dans ces circonstances, nous avons recommandé de commencer maintenant.

[Français]

**L'hon. Dominic LeBlanc:** Monsieur, j'ai une autre question très brève.

[Traduction]

Il y a quelques semaines, le ministre a déposé les exigences que vous venez d'exposer. Avaient-elles déjà été rendues publiques? Les autres fabricants d'avions de chasse auraient-ils pu les consulter avant que vous ne les ayez lues aux fins du compte rendu aujourd'hui?

**Lgén J.P.A. Deschamps:** Merci de votre question.

À mesure que le programme se précisait, les fabricants ont été mis au courant, grâce au groupe du colonel Burt, de certaines des exigences de haut niveau que nous établissons afin de les présenter au gouvernement. Ils en ont été informés pendant l'étape préliminaire, mais pas pendant le processus officiel. La situation aurait été différente si nous avions lancé un appel d'offres, qui est un processus compétitif. Nous nous sommes assurés de bien comprendre les exigences de haut niveau, et nous les avons communiquées aux organismes concernés du secteur privé.

[Français]

**Le président:** Merci beaucoup.

Monsieur Bachand, vous disposez de sept minutes.

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

Bienvenue, lieutenant-général Deschamps, colonel Burt.

La dernière fois que vous avez comparu devant le comité, je vous ai adressé un certain nombre de questions, et je veux revenir sur celle concernant les simulations internes. Je vais répéter ce que j'ai dit la dernière fois. Ça concerne Eurofighter, naturellement. Ces gens parlent de simulations au cours desquelles une patrouille aérienne de combat composée de quatre appareils Typhoon et comptant sur un système aéroporté d'alerte et de contrôle, c'est-à-dire le système AWACS, a défait une formation de huit avions de combat interarmées dans 85 p. 100 des cas.

Je veux savoir si on a vraiment acheté le meilleur appareil. Plus loin, je rapporte que 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 ». À la question que j'ai posée sur l'accès aux simulations, mon général, vous m'avez répondu que le contenu des documents ne pourrait pas être dévoilé parce que c'était de niveau classifié. Je vous ai demandé si vous entendez par là qu'ils étaient censurés et vous m'avez répondu: « Obligatoirement. Puisque le Canada n'est pas propriétaire de cette information [...] ».

J'aimerais d'abord savoir qui est propriétaire de l'information. Est-ce Lockheed Martin?

**Lgén J.P.A. Deschamps:** Les trois propriétaires font partie du gouvernement américain, étant donné que c'est ce dernier qui a acheté ou subventionné l'avion.

Quant à votre question sur les simulations, je ne vais pas commenter ce qu'une compagnie concurrente dit avoir fait dans le cadre d'une simulation. Je ne peux pas comprendre comment ils ont eu accès à cette dernière. Pour ce qui est de la simulation à laquelle a eu recours cette compagnie, je ne suis pas sûr de ce que celle-ci a utilisé pour bâtir son modèle de simulation, vu que ce n'est pas partagé. Ces gens peuvent annoncer ce qu'ils veulent, je ne peux pas les contredire. Je n'ai pas accès à ce sur quoi ils se fondent pour annoncer leur succès.

Tout ce que je peux vous dire, c'est que nos partenaires et nous analysons tout ce qui existe depuis plusieurs années. C'est comparé de façon très détaillée aux capacités de l'avion. C'est pourquoi il est modifié pour pouvoir s'adapter aux conditions futures.

Je ne peux pas vous dire si ce que ces gens affirment est vrai ou faux parce que je n'ai pas vraiment accès à ce qu'ils ont fait, mais je peux vous dire que de notre côté, nous étudions cela depuis presque 10 ans de façon très détaillée et avec avec l'aide de nombreux experts. Cet avion demeure le plus concurrentiel dans un environnement dangereux et intégré, comme vous l'avez mentionné.

• (1555)

**M. Claude Bachand:** Lors de votre dernière comparaison, je vous ai aussi demandé si vous aviez effectué ce genre de simulations de combat, qu'il s'agisse d'attaques à un contre un ou d'attaques en groupe. Vous m'avez répondu: « 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. »

S'agissait-il d'attaques d'un avion contre un autre ou d'un groupe contre un autre? Pouvez-vous nous dire si, le cas échéant, vous en sortiez gagnant?

[Traduction]

**Lgén J.P.A. Deschamps:** Voulez-vous parler de simulation?

[Français]

Le colonel Burt est l'un de mes experts. Il a utilisé le simulateur à maintes reprises. Il peut répondre avec plus de précision.

[Traduction]

**Col Dave Burt:** Merci de votre question.

Comme je vous l'ai dit au cours de mon dernier témoignage, en tant que partenaires du programme JSF, nous avons eu l'occasion au cours des dernières années de participer à des exercices de simulation. Nous avons également effectué des simulations unilatérales, hautement confidentielles.

Pendant ces simulations, nous avons étudié un éventail d'adversaires et différentes combinaisons de ces adversaires. Les Canadiens qui participent à ce projet savent pertinemment que nous avons besoin des capacités du F-35 pour satisfaire aux exigences énoncées par le directeur des besoins aérospatiaux et approuvées par le ministère. Nous avons besoin des capacités opérationnelles du F-35 pour défendre le Canada et, avec nos partenaires, l'Amérique du Nord.

[Français]

**M. Claude Bachand:** D'accord. Si je comprends bien, on essaie de voir si c'est le meilleur achat. Vous savez que le Bloc québécois ne s'oppose pas à l'achat de cet appareil; ce sont plutôt les contrats militaires qui vont suivre qui nous intéressent. Ce serait plus rassurant pour nous si on pouvait être certains que l'appareil peut dominer le théâtre d'opérations.

Si je comprends bien, vous nous demandez tout simplement de faire un acte de foi. En fait, si je n'ai pas accès aux simulations, je ne peux pas faire de comparaisons.

Que seriez-vous prêts à faire pour contester le système de simulations qu'un concurrent pourrait dévoiler?

[Traduction]

**Col Dave Burt:** Je ferais ce que j'ai fait en réponse à l'article auquel vous faites allusion. Nous avons consulté les données confidentielles à notre disposition et nous avons confirmé que le F-35 est effectivement un avion de chasse supérieur aux autres.

[Français]

**M. Claude Bachand:** Donc, légalement, vous avez consulté le processus de classification pour voir jusqu'où vous pouviez aller pour révéler des détails. Alors, peut-on accéder à l'avis légal auquel vous semblez faire mention?

**Lgén J.P.A. Deschamps:** Tout à fait.

Je ne sais pas dans quelle direction cette question nous mène.

La simulation est un aspect très technique de notre travail. Vous avez demandé comment vous pouviez savoir que nous savons ce que nous faisons. En fait, vous insinuez plus ou moins qu'on ne sait pas ce qu'on fait.

On a prouvé au combat qu'on sait ce qu'on fait. Alors, je suis offensé du fait que vous sous-entendiez qu'il faut confier un travail technique d'experts à des gens qui ne connaissent pas vraiment la *business*, afin que ces derniers fassent une évaluation pour s'assurer que nous-mêmes connaissons la *business*.

• (1600)

**M. Claude Bachand:** Je ne connais pas la *business*, mais c'est nous...

**Lgén J.P.A. Deschamps:** Monsieur Bachand, je ne comprends pas ce que vous voulez.

**M. Claude Bachand:** ... qui autorisons les dépenses.

**Le président:** Monsieur Bachand, il vous reste 15 secondes.

**M. Claude Bachand:** C'est nous qui autorisons les dépenses, général. Alors, on a le droit de demander des détails. Ça va coûter 15 milliards de dollars.

**Lgén J.P.A. Deschamps:** Monsieur Bachand, si je vous fournis la simulation, avez-vous des ordinateurs pour la faire fonctionner? Ce qu'on fait, c'est complexe, technique. On donne l'avis au gouvernement à partir de notre expertise. Qu'il soit accepté ou pas, c'est le gouvernement qui décide. Par contre, ne venez pas me dire qu'on ne sait pas ce qu'on fait lorsqu'on regarde la simulation.

**M. Claude Bachand:** Je n'ai jamais dit cela, général. Je n'ai jamais dit cela.

**Lgén J.P.A. Deschamps:** Bien, vous l'avez laissé entendre, monsieur Bachand.

**M. Claude Bachand:** On y reviendra au prochain tour de table.

**Le président:** Merci.

Je donne maintenant la parole à M. Harris.

[Traduction]

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

Merci, général Deschamps et colonel Burt, de vous être joints à nous et de contribuer à nos délibérations.

Il est clair dans mon esprit que le F-35 est un chasseur de qualité, et vous nous l'avez décrit en détail aujourd'hui. Cela étant dit, les propos de la vérificatrice générale suscitent chez moi une certaine inquiétude. À propos des Chinook, au paragraphe 6.53 de son rapport, elle affirme:

En juin 2006, à la lumière des réunions et des discussions avec Boeing et de l'analyse de marché, la Défense nationale a officiellement conclu que le Chinook de Boeing était le seul hélicoptère certifié déjà en fabrication dans le monde occidental à même de répondre à ses besoins.

Dans un autre paragraphe, elle affirme que vous étiez arrivés officieusement à la même conclusion six mois auparavant. Elle signale également que les exigences n'avaient été élaborées que quelques années plus tard, mais qu'on avait pris la décision et obtenu l'approbation d'acheter le Chinook en juin 2006. Je dois vous dire que cela me dérange. Le Chinook était peut-être bien le meilleur hélicoptère, mais je crois savoir qu'il y en avait d'autres. La vérificatrice générale nous dit que les autres constructeurs n'ont pas eu l'occasion de soumissionner. L'ancien directeur ou le SMA chargé du matériel nous ont dit que les analyses internes sont, dans une certaine mesure, influencées par une partialité interne.

Ces révélations m'amènent à me demander si nous obtenons ce que nous méritons.

À la Chambre des communes en mai, le ministre a pourtant dit qu'il y avait:

... un processus ouvert, compétitif et transparent. Nous pourrions ainsi fournir cette capacité aux meilleurs pilotes au monde...

Il a répété que le projet JSF n'allait pas interférer avec ce processus.

Compte tenu de ces préoccupations, est-ce que les exigences élaborées pour le projet JSF en l'an 2000 ou dans ces eaux-là... pour le projet des chasseurs interarmées va amener le ministère à rédiger un énoncé des exigences pour le F-35?

**Lgén J.P.A. Deschamps:** Merci de votre question.

Je ne suis pas sûr d'avoir bien saisi votre question.

**M. Jack Harris:** Permettez-moi de l'éclaircir. On nous a d'abord dit qu'il y aurait un concours ouvert. Quelques mois plus tard, on nous a dit que c'était le seul chasseur qui pourrait remplir nos exigences. Soit quelque chose s'est passée entre-temps... et l'on nous dit que le concours a, en fait, eu lieu il y a 10 ans. Donc la question qui se pose est la suivante. L'énoncé des exigences est censé représenter le point de départ. La vérificatrice générale nous l'a dit; Alan Williams nous l'a dit: on établit ses exigences, on cerne ses besoins, et par la suite on cherche un appareil susceptible de les combler.

Manifestement, ce n'est pas ce qui s'est passé avec le Chinook, par exemple. On a laissé entendre que ce n'est pas ce qui s'est passé avec les avions de recherche et de sauvetage non plus. Il paraît qu'on a rédigé les exigences en fonction de l'avion. En tout cas, c'est ce qu'on laisse entendre.

Il y a donc lieu de se demander si on met régulièrement la charrue devant les boeufs? Nous participons au programme de développement des chasseurs interarmées. C'est donc facile de dire que c'est le seul avion qu'il nous faut et que nous allons élaborer les exigences en fonction de l'avion. Pour moi, c'est ce qu'on appelle mettre la charrue devant les boeufs.

**Lgén J.P.A. Deschamps:** Je vais faire de mon mieux pour répondre à votre question.

Notre participation au programme des chasseurs interarmées remonte à la fin des années 1990...

•(1605)

**M. Jack Harris:** C'est un programme de développement; c'est vrai.

**Lgén J.P.A. Deschamps:** Au départ, comme nous l'avons mentionné, nous ne tenions pas à acheter le F-35. La donne a changé en 2008, quand le gouvernement a rendu publique la stratégie de défense Le Canada d'abord, où l'on connaît le besoin de remplacer les CF-18 par un chasseur de la prochaine génération. Il était donc devenu impératif d'examiner nos programmes d'avions de chasse et de déterminer quels seraient nos besoins futurs, vu qu'il fallait remplacer nos F-18. À partir de 2008, nous avons fait une analyse de nos exigences pour savoir si le JSF pouvait répondre à nos besoins.

Le processus a été mis en branle en 2008, l'année où le gouvernement a annoncé son intention de remplacer la flotte. La décision n'avait pas été prise en 1998. Si nous nous sommes intéressés à la technologie mise au point dans le cadre du programme d'avions d'attaque interarmées... c'est parce que l'État souhaitait que nous puissions profiter de certaines occasions dans l'avenir. Quand on nous a confirmé que nous pourrions remplacer la flotte, nous nous sommes demandé quelles étaient les menaces, quelles seraient nos missions au cours des 30 ou 40 prochaines années et quelles exigences nous allions communiquer au gouvernement.

C'est pourquoi nous avons recommandé au gouvernement d'acheter le F-35.

**M. Jack Harris:** Dans la stratégie Le Canada d'abord, il est question d'un « chasseur de prochaine génération »... Pour une raison quelconque, il a été décidé de donner un sens à l'expression « prochaine génération » et, par conséquent, il a été établi que seul un avion de la prochaine génération pourrait combler nos besoins, contrairement à un chasseur de la génération actuelle. C'est ce que je déduis de vos propos.

C'est un terme qui limite évidemment nos options. S'il n'y a qu'un chasseur de la prochaine génération, on sera contraint d'acheter celui-là. Est-ce la conclusion que vous avez tirée?

**Lgén J.P.A. Deschamps:** Non, monsieur. L'expression « chasseur de la prochaine génération » signifie qu'on se tourne vers l'avenir, compte tenu de la durée de vie attendue de la prochaine flotte. Je ne crois pas qu'il y avait un rapport avec un aéronef en particulier à ce moment-là. L'expression fait plutôt référence aux capacités futures et à l'agilité. Ce sont les concepts sous-jacents de l'expression « prochaine génération ».

**M. Jack Harris:** À propos des capacités futures, nous étions bien entendu signataires du protocole d'entente. Nous avons signé à nouveau un protocole d'entente en 2006. C'est un programme qui s'étend sur 45 ans. Comme vous le savez, le protocole d'entente est en vigueur pendant 45 ans, et le Canada peut y participer aussi longtemps qu'il le souhaite.



Aujourd'hui et la dernière fois que vous avez témoigné, en septembre, vous avez dit:

Nous allons pouvoir remplacer des avions perdus — ou acquérir des avions supplémentaires si la situation future l'exige — puisque la chaîne de production va durer au moins jusqu'en 2035.

C'est donc dire qu'on va produire ces avions pendant les 25 prochaines années.

Sur le plan de la souplesse et des capacités, nous avons la possibilité d'acquérir un plus grand nombre de ces avions ou éventuellement certains avions au cours des 35 prochaines années. Quand nous avions besoin de Chinook pour l'Afghanistan, nous ne les avons pas produits, nous en avons fait l'acquisition. Nous les avons utilisés et nous en acquérons maintenant, mais nous ne les aurons qu'à notre retour d'Afghanistan.

La même chose pourrait-elle se produire avec les avions de chasse? Pourrions-nous en faire l'acquisition quand nous en avons besoin?

**Le président:** Soyez bref, s'il vous plaît.

**Lgén J.P.A. Deschamps:** Nous avons eu l'occasion d'obtenir les Chinook pour l'Afghanistan grâce à notre proche alliée, l'armée américaine, qui s'est montrée assez généreuse pour nous vendre certains de ses avions très nécessaires pour que nous puissions remplir notre mission en Afghanistan. Toutefois, on ne pourra pas toujours compter sur son aide, puisque l'armée américaine a ses propres besoins à combler. On ne peut pas construire des avions de chasse du jour au lendemain. Personne n'achète des chasseurs excédentaires; ce serait donc très risqué de vouloir acheter, à une date ultérieure, un avion de chasse à bref délai. On n'obtiendrait probablement pas ce qu'on veut, quand on le veut et au prix qui nous convient.

Je crois que le programme auquel on a adhéré offre sans contredit aux gouvernements actuel et futur la plus grande possibilité de s'adapter aux circonstances. Il est très difficile de prévoir les conflits à venir. Nous savons toutefois que les théâtres d'opérations seront dangereux. Le programme offre donc au gouvernement futur la possibilité d'augmenter le nombre de chasseurs à sa disposition pour que le Canada puisse remplir ses missions à la fois au pays et à l'étranger.

Il faut également tenir compte des pertes. En général, quand on achète une flotte d'avions, il faut s'attendre à des pertes à cause de la formation, des bris mécaniques, etc. Parfois, il faut quasiment savoir à l'avance combien d'avions on va perdre au cours d'un programme. D'habitude, quand on achetait des flottes d'avions de chasse, on se procurait quelques unités de plus pour pouvoir absorber les pertes et assurer les opérations. Le problème, c'est que le prix des avions augmente sans cesse, d'où la difficulté d'acheter des avions simplement pour parer à des éventualités. La beauté du programme JSF, c'est qu'on peut décider d'en acheter d'autres ultérieurement, si les pertes posent problème.

●(1610)

[Français]

**Le président:** Merci, lieutenant-général.

Je vais maintenant donner la parole à M. Hawn.

Vous disposez de sept minutes.

[Traduction]

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

Merci, messieurs, de votre présence.

Colonel Burt, j'aimerais vous poser une question sur les simulations. Bien entendu, on s'attendrait à ce que toute entreprise ait une simulation qui montre la supériorité de son équipement. On sait également que les capacités du F-35 sont hautement confidentielles. Comment peut-on, dans un tel cas, comparer le F-35 à d'autres avions, compte tenu du fait que ses capacités sont tenues secrètes?

**Col Dave Burt:** Monsieur le président, c'est une très bonne question. C'est quelque chose qui nous rend perplexes, surtout quand on compare les capacités du F-35 avec celles des autres chasseurs dans les médias. Toutes les capacités très avancées du F-35 sont hautement confidentielles. Seules quelques personnes dans le monde ont un code de sécurité qui leur permet de connaître ces capacités.

Donc, effectivement, j'ignore comment ils pourraient le savoir.

**L'hon. Laurie Hawn:** Merci.

Sans vouloir que vous dévoiliez des renseignements confidentiels, j'aimerais que vous nous parliez de la furtivité. C'est un concept qui n'est pas très bien compris, et j'aimerais en savoir un peu plus sur les capacités du F-35 à cet égard.

**Col Dave Burt:** Avec votre permission, monsieur le président, j'aimerais me servir d'un support visuel. Je pourrai vous le distribuer et vous procurer des copies supplémentaires si vous en avez besoin.

C'est très difficile de décrire la furtivité. Les détails y afférents sont de la plus haute confidentialité, mais je peux vous offrir une description générale.

Dans le bas du graphique, on voit trois barres. La référence, du côté gauche, représente les capacités d'un chasseur de première, deuxième ou troisième génération. On illustre la vulnérabilité aux tirs de missiles sol-air entraînant la mort. Avec un chasseur de quatrième génération, doté d'améliorations disponibles actuellement sur le marché, on parvient à réduire cette vulnérabilité de 15 p. 100. C'est non négligeable. Les chasseurs de cinquième génération comme le F-35 offre toutefois une réduction de 95 p. 100, ce qui constitue un avantage inédit.

Le haut du graphique illustre cet avantage. La tache rouge sur la diapositive représente la zone de vulnérabilité. Avec une réduction de 15 p. 100, la tache se rétrécit quelque peu. Le F-35, 95 p. 100 moins vulnérable, augmente considérablement les chances de réussir la mission et de survivre, c'est-à-dire de ramener le chasseur au bercail en vue d'un autre combat. Voilà la valeur de la furtivité.

**L'hon. Laurie Hawn:** Merci.

Nous avons déjà parlé des capteurs, de la fusion des systèmes et de ce genre de choses. Certains des systèmes individuels dont est doté le F-35 me font penser au réseau de transmission et aux problèmes qu'on a connus avec le F-18. Pourriez-vous nous parler du réseau de transmission du F-35 et des différences avec le F-18?

**Col Dave Burt:** Merci de votre question.

Le réseau de transmission est effectivement une fonction intéressante. Quand je pilotais le F-18, on avait du mal à colliger toute l'information, à l'intégrer et à comprendre la situation dans son ensemble afin d'établir nos tactiques. La beauté du système installé sur le F-18, c'est que toute l'information est intégrée pour nous et représentée sur un support visuel.

Le problème que pose le système dans nos chasseurs actuels et d'autres chasseurs du même type, c'est la forme qu'il prend. On l'appelle omnidirectionnel, c'est-à-dire qu'il transmet dans toutes les directions avec une puissance uniforme. Dans certains cas, il fallait éteindre le système au moment même où on en avait le plus besoin, soit pendant l'attaque finale d'une cible.

Les chasseurs de cinquième génération disposent de connaissances suffisantes pour savoir exactement où se situe le prochain chasseur dans la chaîne. Les données ne sont transmises qu'à cet avion grâce à une puissance modulée. Il s'agit là d'une caractéristique unique des chasseurs de cinquième génération F-35 dont le système est considéré comme étant sûr et ayant une haute capacité. On peut se servir du réseau de transmission peu importe le scénario.

●(1615)

**L'hon. Laurie Hawn:** Merci de votre réponse.

Monsieur le président, il est beaucoup question de lancer un appel d'offres et ce genre de chose, même si on sait que la probabilité est très forte qu'on va aboutir avec le F-35 quand même.

Si on faisait l'acquisition des F-35 par l'intermédiaire d'un concours, est-ce que le marché serait aussi bon et est-ce qu'on obtiendrait les mêmes capacités?

**Col Dave Burt:** Merci de la question.

Comme M. Ross vous l'a dit la semaine dernière, si nous organisons un concours et que nous y incorporons des retombées industrielles et régionales, il faudrait se retirer du protocole d'entente. Le protocole l'interdit explicitement.

Nous avons récemment effectué des analyses. Bien que les détails soient hautement confidentiels, je peux vous dire que notre participation au programme nous procure un éventail de privilèges: des retombées industrielles, un prix compétitif et une capacité opérationnelle. Si nous décidions d'acheter les avions autrement que par le protocole d'entente, nous risquons — et c'est une présomption raisonnable — d'obtenir un chasseur avec des capacités inférieures.

**L'hon. Laurie Hawn:** Au Canada, nous en sommes arrivés à la même conclusion. Bien des pays avec des gens aussi qualifiés que vous, tant militaires que civils, sont également du même avis. Est-ce une tendance qui se profile?

Évidemment, vous n'êtes pas bêtes et vos homologues dans d'autres pays ne le sont pas non plus. Ils veulent se doter du meilleur chasseur possible, tout comme nous. Y a-t-il une tendance qui se dessine? Est-ce le chasseur qu'il nous faut?

**Col Dave Burt:** Monsieur le président, les neuf partenaires du programme JSF sont tous d'accord que le chasseur de cinquième génération F-35 nous offre exactement ce dont nous avons besoin pour l'avenir.

**L'hon. Laurie Hawn:** Merci.

**Le président:** Merci beaucoup.

Monsieur Wilfert, à vous la parole.

**L'hon. Bryon Wilfert (Richmond Hill, Lib.):** Merci, monsieur le président.

Bienvenue, général et colonel.

Mon général, je veux simplement féliciter les Forces aériennes canadiennes pour tout ce qu'elles font à la fois au pays et à l'étranger. J'aimerais vous remercier et remercier les membres de votre équipe pour votre travail extraordinaire.

Monsieur le président, le rapport de la vérificatrice générale a laissé entendre qu'il y a eu un manque important de surveillance pendant le processus d'achat des Chinook. Quelles mesures ont été prises pour veiller à ce que cela ne se reproduise pas pour l'achat des F-35?

Avant que le général ne réponde à ma question, j'aurais une question à vous poser, monsieur le président. J'aimerais que le ministère de la Défense nationale entreprenne de tenir le comité à jour à intervalles réguliers pour qu'on sache quels mécanismes de surveillance sont employés pour éviter qu'on se retrouve dans la même situation qu'avec les Chinook.

Ma deuxième question s'adresse au général Deschamps et porte sur les coûts d'entretien des F-35, qui devraient s'élever à environ sept milliards de dollars. Alan Williams nous a dit qu'on ne pouvait pas prévoir les coûts aussi loin à l'avance. Général ou colonel, pourriez-vous nous indiquer combien devrait coûter l'entretien des chasseurs, selon vos estimations? Dans quelle mesure avez-vous espoir que les coûts ne dépasseront pas la limite supérieure de la fourchette de prix? Que se produirait-il s'il y avait des dépassements de coûts?

Une fois que vous aurez répondu à ces questions, j'en aurai d'autres à vous poser.

●(1620)

**Lgén J.P.A. Deschamps:** Votre première question, je crois, porte sur des mises à jour régulières qui vous seraient offertes par le ministère. C'est une question qui relève probablement du sous-ministre ou du sous-ministre adjoint responsable du matériel. Vous offrir ce genre de renseignements sur les acquisitions ne s'inscrit pas dans mes responsabilités.

**L'hon. Bryon Wilfert:** On peut supposer que cette information serait disponible et que nous pourrions...

**Lgén J.P.A. Deschamps:** Au ministère, les différents paliers d'examen disposent de cette information. Ce sera au ministère lui-même de décider de ce qui peut être divulgué, compte tenu, encore une fois, qu'une bonne partie des renseignements sont confidentiels, mais cela dépend des composantes du programme qui sont examinées.

La deuxième partie de votre question, je crois, portait sur les coûts d'entretien et la prévisibilité des coûts. Je vais laisser le colonel Burt vous répondre, parce qu'évidemment, il a déjà beaucoup réfléchi à la question. Cependant, je crois que nous pouvons dire, si nous regardons notre plus récente expérience de ce processus, que les petites flottes d'une seule catégorie d'aéronef coûtent plus d'argent au fil du temps. C'est un fait établi. C'est ce que nous avons observé avec nos petites flottes.

Même si les chiffres réels font encore l'objet de négociations avec nos partenaires et avec l'industrie, qui essayent d'avoir les meilleurs prix possibles, nous sommes convaincus que ce contrat sera meilleur que n'importe quel contrat que nous aurions pu obtenir pour une petite flotte d'un modèle unique d'avions. L'expérience a montré que c'était le cas.

Cela étant dit, je vais laisser le colonel Burt vous fournir un aperçu des coûts prévus et il pourra vous expliquer comment nous en sommes arrivés à ces chiffres.

**Col Dave Burt:** En effet, nous continuons à travailler avec nos autres partenaires dans le cadre du programme JSF pour élaborer un processus sur le maintien en puissance. Ces derniers mois, il y a eu une série de différends relativement au maintien en puissance et on s'attend à avoir dans les mois qui viendront une meilleure idée de la nature du processus collectif du maintien en puissance.

Cependant, nous avons des estimations de départ, et selon ces dernières, il semble que le coût du maintien en puissance d'un F-35 pour le Canada serait environ équivalent à ce que nous payons actuellement pour nos chasseurs.

**L'hon. Bryon Wilfert:** Selon le rapport de la vérificatrice générale, le ministère s'est éloigné du guide d'approbation de la Défense nationale au cours du processus d'approvisionnement des Chinook. Or, ces changements n'ont pas été documentés. Estimez-vous vous être vous aussi éloignés de ce guide au cours du processus d'approvisionnement des F-35?

**Lgén J.P.A. Deschamps:** Encore une fois, je crois que le colonel Burt a signalé que nous sommes en train d'établir un processus interne afin de nous assurer que le processus d'achat des F-35 reste conforme aux règles de reddition de comptes du gouvernement et aux règles du ministère. Cependant, étant donné qu'il s'agit d'un processus un peu différent, qui comprend une entité externe, à laquelle nous participons et qui joue un rôle dans les décisions, il faut nous assurer d'harmoniser ce qui se fait à la Défense nationale et ce que nous faisons dans le cadre de notre partenariat avec Washington.

**L'hon. Bryon Wilfert:** Je présume que si vous déviez du guide, cela sera bien documenté, et évidemment...

**Lgén J.P.A. Deschamps:** En fait, il n'y a pour l'instant aucun changement, parce que nous n'avons pas encore établi le processus, et c'est sur quoi travaille le colonel Burt en ce moment.

**L'hon. Bryon Wilfert:** Et vous pensez que ce travail se fera sans aucun heurt avec nos alliés?

**Lgén J.P.A. Deschamps:** C'est exact, monsieur.

**L'hon. Bryon Wilfert:** Encore une fois, monsieur le président, je reviendrai plus tard sur la question des mises à jour. Peut-être que nous pourrions établir un processus officiel avec le sous-ministre lorsqu'il comparaitra au comité.

Merci.

**Le président:** Très bien. Merci.

C'est au tour de M. Braid.

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

Merci à nos deux témoins d'être venus cet après-midi.

Je vais d'abord m'adresser à vous, général Deschamps. Dans votre exposé, vous avez parlé des exigences qui ont été mises en évidence et qui définissent le type de chasseur dont nous avons besoin. Existe-t-il des chasseurs de quatrième génération qui auraient satisfait à ces exigences?

**Lgén J.P.A. Deschamps:** Encore une fois, je vais revenir à la Stratégie de défense Le Canada d'abord, qui énonce trois missions en matière de défense: la défense du Canada et de l'Amérique du Nord et, bien sûr, notre contribution à la paix et à la sécurité internationales. Si nous examinons ces missions, de quoi avons-nous besoin, sur le plan pratique et tactique? À quel type de missions allons-nous être appelés à participer, dans le cadre d'une mission nationale militaire stratégique? C'est dans le contexte de ces missions que l'on définit les risques tactiques éventuels. Comment contrer ces risques?

Évidemment, à l'étranger, dans les environnements instables où il existe de nombreux acteurs, des États ou d'autres entités, et qu'il y a une prolifération des technologies qui peuvent menacer les opérations aériennes, il faut: d'une part, pouvoir déterminer quelles sont ces menaces, par l'entremise de renseignements, de surveillance ou de reconnaissance et, d'autre part, pouvoir prendre des mesures efficaces dans un environnement très complexe et dangereux.

C'est en élaborant ces différentes tâches éventuelles que l'on met en évidence les exigences de haut niveau et les exigences obligatoires. Lorsque nous avons examiné toutes ces différentes tâches que nous pouvons être amenés à accomplir ici et à l'étranger, nous avons conclu que seuls les aéronefs de la cinquième génération nous permettaient de satisfaire à cette série d'exigences. Il existe beaucoup d'excellents aéronefs. Le problème, c'est que dans les 30 ou 40 prochaines années, ces avions de cinquième génération nous permettront de jouer un rôle considérable dans le monde et de nous assurer que nous restons pertinents et que nous pouvons toujours faire ce que le gouvernement attend de nous. C'est pourquoi je pense que notre analyse a été très exhaustive et que nous l'avons réalisée avec nos partenaires, qui ne prennent pas non plus ce type d'investissements à la légère. Ils considèrent également que les aéronefs de la cinquième génération sont la solution à long terme pour nous adapter au risque à venir.

•(1625)

**M. Peter Braid:** Merci.

En ce qui concerne la livraison, vous avez dit très clairement dans votre exposé — et de nombreux experts qui sont venus témoigner nous l'ont dit également — que les CF-18 ne seront pas livrés avant 2018 ou 2020, au plus tard. Il faut commencer à acheter des avions en 2016, et le processus d'approvisionnement, comme vous l'avez dit, doit commencer pratiquement aujourd'hui. Hypothétiquement, si le processus d'achat de nos prochains avions de chasse est retardé ou annulé et que nous n'avons pas de chasseurs après 2020 pendant une période donnée, quelles en seraient les conséquences pour nos forces aériennes, nos capacités aériennes et notre capacité à défendre le Canada?

**Lgén J.P.A. Deschamps:** Je pense que nous pouvons dire que nous avons considérablement amélioré les CF-18 et qu'actuellement, cet appareil est toujours pertinent et qu'il nous permet de faire ce que nous avons à faire. Cependant, il faut reconnaître que ces appareils vieillissent. Ce sont de bons aéronefs, mais ils vont atteindre la fin de leur cycle de vie. Les aéronefs sont construits selon un cycle de vie déterminé, au cours duquel ils peuvent voler, selon la fatigue de la structure et de la cellule, et cette durée arrivera à échéance. Nous avons remplacé beaucoup de composantes de l'avion, mais il reste certaines pièces clés qui ne peuvent être remplacées sans un investissement considérable, ce qui nous entraînera à dépenser beaucoup d'argent pour remettre à neuf des avions de 40 ans. C'est là que nous allons perdre en rentabilité, si nous décidons de remettre le programme à plus tard. Nous allons perdre en capacité au fur et à mesure que nous approchons de la fin de la décennie et il faut commencer à entreposer les aéronefs, parce qu'il n'est plus sécuritaire de les utiliser. Ensuite, nous allons miner notre capacité de participer à des missions à l'étranger, et, au bout d'un moment, chez nous également.

C'est le risque qu'il faut garder à l'esprit lorsque l'on pense aux délais. Les aéronefs ont une date d'expiration déterminée. C'est ainsi que cela fonctionne dans le domaine de la navigabilité. Il faut reconnaître que l'on ne peut repousser cette date d'expiration sans réinvestir de façon considérable. Je ne sais même pas si c'est possible sur le plan technique, et à bien des égards, de prolonger la vie des anciens CF-18 une fois que l'on a fait le travail que l'on a déjà réalisé sur ces appareils.

C'est le risque que l'on court si l'on retarde trop ce programme. Nous risquons de nous heurter à un problème de capacités insuffisantes vers la fin de la décennie.

**M. Peter Braid:** J'ai une dernière question et elle est importante.

Dans 10 ou 15 ans, si les principales puissances du monde, les alliés comme les non-alliés du Canada, disposent d'un avion de chasse de cinquième génération et que le Canada n'en a pas, qu'est-ce que cela signifiera?

**Lgén J.P.A. Deschamps:** Cela signifiera que notre utilité pour la coalition et nos partenaires sera limitée.

Encore une fois, comme l'a expliqué le colonel Burt, ces autres plate-formes peuvent être pleinement compatibles. Nous serions tenus de trouver des façons de les intégrer dans des systèmes plus perfectionnés compte tenu du fait que le système est moins avancé. Par conséquent, le risque serait plus grand... et pourrait aussi poser problème parfois, selon les scénarios. Ou nos partenaires devraient nous utiliser de façon plus limitée pour éviter d'accroître leur risque.

**Le président:** Merci beaucoup.

[Français]

Monsieur Bachand, vous disposez de cinq minutes.

**M. Claude Bachand:** Merci, monsieur le président.

J'aimerais revenir sur les propos que le lieutenant-général Deschamps a tenus plus tôt.

Je me suis informé auprès de mon entourage, lieutenant-général. Or je n'ai jamais dit manquer de confiance en vous. Ce qui est important pour moi, c'est de remplir mon rôle de député le plus efficacement possible. Je veux m'assurer que les contribuables en ont pour leur argent et qu'ils ont le meilleur appareil. C'est ce qui est en jeu. Vous avez dit que si on me confiait cela, je ne saurais pas quoi en faire. C'est probablement vrai. Je n'aurais probablement pas accès aux ordinateurs du ministère de la Défense nationale. De plus, je n'ai

certainement pas les connaissances d'un général qui est en poste depuis 25 ou 30 ans.

Toutefois, mon général, vous devez comprendre que nous avons un rôle spécifique à remplir. Dans ce cas, il faut veiller à ce que les simples citoyens et contribuables en aient pour leur argent et obtiennent le meilleur avion. C'est pourquoi je reviens à la charge, au risque de vous indisposer.

Colonel Burt, vous avez dit plus tôt que dans le monde, peu de personnes avaient accès à ce niveau de classification. J'aimerais savoir si vous, colonel, ou vous, lieutenant-général, y avez accès.

• (1630)

**Lgén J.P.A. Deschamps:** Des individus du ministère de la Défense nationale, dont moi, ont accès à un niveau de classification élevé.

**M. Claude Bachand:** Si on proposait que vous comparaisiez de nouveau devant le comité dans le cadre d'une séance à huis clos, sans journalistes et sans public, est-ce que selon votre philosophie, ça pourrait être acceptable?

**Lgén J.P.A. Deschamps:** Ce n'est pas à moi de dicter les exigences en matière de sécurité qui encadrent le programme. Malheureusement, il faut vivre avec l'entente qui a été conclue entre les neuf partenaires. Il faut respecter les normes de sécurité reliées à ce programme. Ce dernier est extrêmement sensible, monsieur Bachand. Cette technologie n'existe nulle part ailleurs dans le monde.

Il faut respecter ce qui a été établi comme étant la norme internationale pour les partenaires. Cette loi est appliquée très précisément par les États-Unis. Autrement, les partenaires vont perdre confiance et ne voudront plus travailler avec nous. Mon objectif n'est pas de refuser de vous donner plus de détails, mais pour pouvoir avancer en tant que coalition, il nous faut respecter les termes des ententes que nous avons conclues avec nos neuf partenaires.

**M. Claude Bachand:** Les députés des huit autres nations assujetties au protocole d'entente sont donc probablement dans la même situation que nous.

**Lgén J.P.A. Deschamps:** Je ne peux pas vous le dire, monsieur Bachand. Au sein du gouvernement américain, certains comités ont accès à des niveaux d'autorisation plus élevés et peuvent avoir accès à de l'information plus détaillée. Je ne peux pas vous dire quelle est la situation des autres pays. Tout ce que je peux vous dire, c'est qu'il faut respecter les normes de sécurité entourant le programme.

Il y a une chose que je trouve un peu troublante, et c'est peut-être la raison pour laquelle j'ai réagi un peu fortement. Dans le cadre des médias et des échanges qui ont lieu à Ottawa, une rumeur veut que les militaires, pour une raison ou une autre, cherchent à dépenser plus d'argent et à obtenir moins d'effet. Ça me trouble vraiment. D'abord, ça nous fait passer pour des incompetents, et ensuite, je me demande pourquoi je voudrais que notre capacité soit réduite. C'est ce que je ne trouve pas logique dans ce dialogue.

Vous devez tenir pour acquis que nous, les militaires, n'avons pas beaucoup d'argent pour réaliser l'ensemble de nos programmes. Avec l'argent dont on dispose, on tente donc d'obtenir le maximum. Vous pouvez être assuré de cela, monsieur Bachand.

**M. Claude Bachand:** D'accord. Je tiens à répéter qu'il ne s'agit pas d'un manque de confiance. J'essaie simplement de jouer le mieux possible mon rôle de député. Parfois, se heurter aux classifications devient un peu frustrant pour nous. D'ailleurs, j'ai déjà connu cette situation dans le cas des prisonniers afghans. Quoi qu'il en soit, je pense qu'on s'entend, maintenant.

Monsieur Burt, vous avez parlé plus tôt de la charte. D'ailleurs, je vous félicite de l'avoir eue en main quand M. Hawn a posé sa question. Il a été rassuré, je pense. Par chance, vous aviez apporté cette charte. Peut-on avoir accès à cette dernière? Oui.

N'est-on pas en train de changer la doctrine et la mission de la Force aérienne canadienne pour la développer davantage du côté air-sol? Cet avion furtif va permettre des interventions chirurgicales beaucoup plus importantes. Si un CF-18 se dirige vers une cible et qu'on le voie venir, il est en effet possible de prendre les mesures défensives nécessaires pour ne pas être attaqué. Confirmez-moi que les missions vont changer et que ça va vous permettre de faire des interventions plus chirurgicales et, par conséquent, peut-être plus agressives.

**Lgén J.P.A. Deschamps:** Monsieur le président, je peux répondre à cette question.

Vous avez vu juste. C'est exactement comme vous avez dit. Cela nous permet, et nous permettra, d'accepter des missions très difficiles et très dangereuses et de nous assurer qu'il y a le maximum de probabilité de retour et de succès. Si on remplit une mission, mais que nous ne connaissions pas de succès, nous perdons notre temps. De plus, il faut ramener nos gens et notre équipement.

Avec les technologies actuelles, il faudrait beaucoup d'appui latéral pour attaquer une cible très bien défendue. Des avions bloquent les ondes électromagnétiques et d'autres avions ont des missiles de croisière pour essayer de supprimer des ennemis.

Cet avion n'a pas besoin de tout ce soutien. Il peut opérer plus indépendamment, ce qui veut dire que cela nous donne plus de flexibilité au cours des missions. C'est l'avantage

• (1635)

**Le président:** Merci bien.

Merci, monsieur Bachand.

Je cède la parole à M. Boughen.

[Traduction]

Vous avez cinq minutes.

**M. Ray Boughen (Palliser, PCC):** Merci, monsieur le président.

Bienvenue, messieurs. C'est bien que vous passiez un peu de temps avec nous. Nous vous sommes reconnaissants de l'information que vous pouvez nous fournir sur les F-35 et vos connaissances dans ce domaine.

Général, vous avez parlé du nombre d'aéronefs. Pourriez-vous nous fournir un peu plus d'information?

**Lgén J.P.A. Deschamps:** Comment nous sommes arrivés à 65? Eh bien, nous avons dû analyser la nature de nos missions, au pays comme à l'étranger, examiner quels étaient nos engagements à l'égard de nos partenaires de l'OTAN. Puis, nous avons tenté de déterminer, compte tenu des nouvelles technologies employées dans les F-35, ce qui serait un nombre fiable et acceptable d'aéronefs pour que nous puissions assumer nos rôles au pays et dans le monde.

Nous allons passer de 80 — ou plutôt 78, parce que nous avons perdu quelques F-18 ces dernières années — à 65 aéronefs. Comment obtenir la même puissance de tir avec moins d'aéronefs?

La réponse, c'est le F-35, en raison des modifications dans la façon dont l'entretien est fait et de la fiabilité des systèmes, qui sera plus élevée que celle des F-18 actuels. La fiabilité des F-18 va de 50 à 60 p. 100, alors que celle des nouveaux aéronefs dépassera 80 p. 100.

Ce dont nous tenons compte, c'est le nombre d'heures de vol. Le nombre d'aéronefs vous indique le nombre d'heures de vol que vous pouvez faire et donc, le nombre de personnes que vous pouvez former et le nombre de déploiements que vous pouvez effectuer. Avec 65 F-35, nous pouvons voler aussi longtemps qu'avec 80 CF-18.

Voilà comment nous en sommes arrivés à ce chiffre de 65.

Le nombre d'avions est inférieur, alors il y a des limites que l'on peut atteindre à un moment donné si on doit se disperser dans une zone étendue et déployer les aéronefs à l'international. Il faut gérer ces contraintes parce qu'à un moment donné, on atteint sa limite en ce qui concerne l'aire desservie et le nombre de plates-formes. Avec 65 aéronefs, nous pourrions répondre à tous nos besoins actuels en matière de défense. Comme je l'ai dit plus tôt, et si nos besoins en matière de défense changent, nous pourrions augmenter la taille de notre flotte, si le gouvernement à ce moment-là en décide ainsi.

**M. Ray Boughen:** Merci.

J'ai une dernière question. Est-ce qu'il me reste un peu de temps? Merci, monsieur le président.

Peut-être pourriez-vous m'expliquer certaines des difficultés auxquelles a fait face le Canada en Bosnie avec le CF-18. Et est-ce qu'utiliser le même aéronef que nos partenaires de l'OTAN empêchera ces problèmes de se reproduire, parce que nous aurons des F-35?

**Lgén J.P.A. Deschamps:** Je vais laisser le colonel Burt répondre à cette question, puisqu'il était là-bas.

**Col Dave Burt:** Merci de cette question.

En effet, nous avons surmonté un problème important lors de la campagne au Kosovo parce que nous avions un type de radio qui n'était pas compatible avec les radios de nos partenaires de la coalition. Nous n'avions pas le Have Quick II. Malheureusement, lorsque nos aéronefs étaient envoyés avec ceux de la coalition, nous ne pouvions pas utiliser cette capacité. Il s'agit d'une radio agile en fréquence qui améliore la sécurité des transmissions. Bien qu'elle n'ait pas eu d'effets importants sur les opérations, elle a eu assurément une incidence majeure sur nous.

À l'époque, j'étais directeur du projet sur la modernisation des CF-18. Je me suis promis et j'ai pris un engagement envers tous les pilotes de chasseurs qui me suivaient que si je pouvais faire quoi que ce soit dans ce processus, ce serait d'assurer la pleine interopérabilité des aéronefs de leur vivant. C'est le but du processus, et il est assurément cité dans l'un des énoncés des objectifs pour le projet de la prochaine génération d'avions de chasse.

**M. Ray Boughen:** Merci, colonel.

Merci, monsieur le président.

**Le président:** Il vous reste une minute.

**L'hon. Laurie Hawn:** Merci, monsieur le président.

Par l'entremise de la présidence, j'aimerais adresser ma prochaine question au colonel Burt. Il semble y avoir un malentendu. Certaines personnes semblent penser que nous changeons la mission et les rôles des aéronefs. Les CF-18 avaient plusieurs rôles air-air et air-sol. C'est un avion très complexe pour son époque. Le F-35 est un aéronef très complexe à plusieurs rôles, air-air et air-sol.

J'aimerais simplement confirmer que nous ne changeons pas les missions et les rôles; nous faisons tout cela seulement pour faire face à une menace qui deviendra de plus en plus complexe au cours des 30 à 40 prochaines années. Ce sera le même type de mission, mais l'environnement sera beaucoup plus menaçant. Les capacités d'un aéronef de cinquième génération comme le F-35 nous permettront de continuer à faire ce que nous faisons avec les CF-18, mais de façon améliorée et en accroissant la capacité de survie par rapport à ce qu'elle était avec les CF-18.

**Col Dave Burt:** Monsieur le président, c'est tout à fait exact.

Le problème, c'est bien que nous continuerons à avoir un rôle à jouer dans les manoeuvres air-air et air-sol, notre adversaire et ses capacités continueront d'évoluer. Nous devons nous mettre dans une situation où nous pouvons faire avancer nos capacités pour conserver notre longueur d'avance par rapport à notre adversaire. Nous avons conclu que seul le F-35 nous donne l'occasion de conserver notre longueur d'avance, de veiller à ce que nos hommes et nos femmes qui pilotent ces aéronefs survivent, effectuent leur mission correctement et soient à même de mener d'autres missions le jour suivant.

● (1640)

**Le président:** Merci beaucoup.

Monsieur Dryden, vous avez la parole.

**L'hon. Ken Dryden (York-Centre, Lib.):** Merci, et merci de m'avoir donné l'occasion de m'entretenir avec vous aujourd'hui.

J'ai deux questions très différentes. La première est en lien avec le rapport de la vérificatrice générale et les dépassements de coûts très troublants auxquels elle fait allusion, à moins que j'ai mal lu le rapport, en ce qui concerne le Chinook. Il y a un modèle de base pour le Chinook, qui est associé à un certain coût. C'est le coût qui a été rendu public et qui a été dévoilé au Parlement. Le rapport précise qu'on savait à l'époque que ce ne serait pas le véritable coût d'achat. Nous allions devoir améliorer le modèle de base du Chinook. Les fonctionnaires du ministère de la Défense savaient que les améliorations apportées à l'appareil généreraient des coûts supplémentaires, et qu'il en coûterait plus cher que prévu, malgré le fait que le coût divulgué au public était moindre.

Comment est-ce possible? Pourquoi devrait-on avoir davantage confiance cette fois-ci?

**Lgén J.P.A. Deschamps:** Merci de cette question.

Il vaudrait peut-être mieux que cette question soit adressée aux responsables de l'approvisionnement du ministère. Toutefois, je peux vous dire qu'une partie du défi à relever lorsque l'on souhaite expliquer le processus, c'est que l'approvisionnement est un sujet complexe. Il faut obtenir une approbation préliminaire du projet auprès du gouvernement pour pouvoir aller de l'avant et dépenser certains fonds pour l'établissement d'une définition du projet, afin de dire oui, nous allons faire l'acquisition de quelque chose qui ressemble à ceci et nous allons effectuer une analyse détaillée, après quoi nous vous demanderons une approbation définitive du projet.

Là où je pense qu'il y a eu passablement de confusion, c'est entre cette étape initiale en ce qui a trait au Chinook, c'est-à-dire l'approbation préliminaire du projet, et l'étape de l'approbation

définitive, où nous avons effectué le travail relatif à la définition — par rapport à la première approbation, de sorte que lorsque nous en sommes arrivés à la dernière étape d'approbation pour le ministère, nous avions une meilleure compréhension de la définition de la mission et des exigences du Canada, et c'est pourquoi des exigences supplémentaires se sont ajoutées pour que l'avion soit complètement utilisable dans notre propre zone géographique.

**L'hon. Ken Dryden:** Monsieur, je comprends cela, mais n'est-ce pas également à ce moment-là que l'on rend public le fait que ces changements sont nécessaires et que les coûts seront accrus en conséquence?

**Lgén J.P.A. Deschamps:** Je ne peux pas vous dire, monsieur, à quel moment ce processus se produit. Habituellement, en ce qui nous concerne, nous nous présentons devant le Conseil du Trésor lorsque nous établissons les données initiales et finales, et toutes ces questions sont présentées au Conseil du Trésor.

**L'hon. Ken Dryden:** Je suppose que lorsque vous arrêtez votre choix sur le F-35, vous connaissez la nature des défis à relever dans le monde. Vous savez ce que font les autres pays; vous essayez d'anticiper l'avenir dans la mesure du possible. Et il vous incombe, en ce qui a trait aux aéronefs, de trouver ce qui répond le mieux aux besoins anticipés. C'est votre travail, et vous transmettez cette information au ministère de la Défense nationale.

Je suppose qu'il incombe au ministère par la suite de décider qui a la responsabilité d'essayer d'assurer la sécurité du Canada ainsi que la sécurité, la sûreté et l'efficacité de nos troupes et de tenir compte de tous ces éléments, sachant très bien qu'il doit faire des choix. Des fonds sont affectés à la Force aérienne, à la Marine ou à l'Armée de terre, ou bien à d'autres postes de dépense visant à assurer la sécurité du pays.

Est-ce le processus que vous avez suivi? Étant donné que vous ne déterminez pas l'orientation — et que la Défense nationale ne la détermine pas non plus, mais que c'est plutôt les responsables des Affaires étrangères qui établissent l'orientation en fonction de ce qu'ils imaginent —, alors comment ferions-nous, dans la position dans laquelle nous nous situons, pour déterminer la meilleure orientation à prendre pour acquérir un F-35 si nous ne tenions pas compte de tous les autres éléments que j'ai mentionnés?

● (1645)

**Lgén J.P.A. Deschamps:** Vous soulevez un très bon point. Il y a toujours un consensus au sein du ministère avant de procéder à un programme d'approvisionnement majeur. Ainsi, l'armée de l'air ne se rend pas au bureau du ministre avec la demande pour donner des conseils et lui dire ce dont elle aimerait faire l'acquisition. Je dois faire en sorte que mes collègues — de l'armée, de la marine et des forces spéciales, ainsi que de l'ensemble du ministère — soutiennent le programme qui vise à répondre aux besoins en matière de défense. C'est pourquoi nous devons suivre un processus de vérification très rigoureux parce que, comme vous l'avez dit, il y a peu d'argent pour tous ces programmes, de sorte qu'à l'extérieur de l'armée de l'air, on examine très attentivement les demandes pour s'assurer qu'elles valent la peine que le ministère s'y attarde et qu'il en approuve l'acquisition.

Ainsi, avant de présenter une demande au ministre ou au gouvernement pour obtenir leur avis, cette demande est examinée très attentivement au sein du ministère par des collègues des Forces canadiennes et du ministère de la Défense ainsi que par des responsables civils. C'est pourquoi nous siégeons à des comités d'évaluation de projets et que tous les programmes d'acquisition doivent passer par ce processus de sélection à divers niveaux — c'est-à-dire la consultation des collègues et, par la suite, la présentation au comité d'évaluation — bien avant que nous présentions la demande au gouvernement pour obtenir son avis. Alors, à l'interne, il existe un processus de sélection très rigoureux pour s'assurer que les programmes qui sont transmis au gouvernement en vue d'obtenir son avis ont été examinés très attentivement.

Je pense que votre question ne traite pas uniquement des mécanismes internes du ministère. Elle porte peut-être plus sur la façon dont la politique est établie, parce que c'est à cela que nous réagissons. Il faut revenir à la Stratégie de défense Le Canada d'abord, qui établit notre politique internationale. Ainsi, nous serons en mesure de participer nationalement en tant que coalition ou bien dans le cadre d'autres alliances pour assurer la paix et la stabilité à l'échelle internationale.

Je pense que c'est essentiellement à ce débat que vous faites référence. Comment établissons-nous les politiques nationales? Cela relève essentiellement du domaine politique, et je pense que c'est un processus qui a été débattu ou discuté pendant longtemps, et je ne peux certainement pas répondre à cette question. Mais j'estime qu'il faudrait en parler à l'échelle nationale de sorte que lorsque nous effectuons nos acquisitions, nous nous entendons au moins sur le fait que les avions de chasse sont nécessaires. Si les gens estiment qu'ils ne sont pas nécessaires, tout ce que nous acquérons semble être inutile. Il faut d'abord s'entendre sur les grands principes. Je pense que c'est primordial, et il sera par la suite beaucoup plus facile d'établir un consensus sur le matériel qui répond le mieux à ces besoins.

**Le président:** Merci beaucoup.

[Français]

Je cède maintenant la parole à M. Payne.

[Traduction]

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

Messieurs, je vous souhaite la bienvenue. Je vais poser mes questions par l'entremise du président, et l'un ou l'autre des témoins peut y répondre.

Général Deschamps, vous avez parlé des options qui s'offrent au Canada, surtout quand on sait que la Russie et la Chine sont probablement en train de fabriquer des avions de cinquième génération. Si nous annulons ce programme d'acquisition de F-35, où se situera le Canada pour ce qui est d'être en mesure de faire face à ces autres crises internationales, lorsque nous savons que d'autres pays vendent probablement ce type d'avion à d'autres pays?

**Lgén J.P.A. Deschamps:** Cette question revient à ce que j'ai dit, à savoir que l'environnement dans l'avenir risque d'être plus dangereux en raison de la prolifération de la technologie et parce que des intervenants non étatiques ont la possibilité d'accéder à de la technologie de très haut niveau. Pour nous, cela se résume à dire que si nous ne pouvons pas faire évoluer nos capacités pour qu'elles soient plus complexes et moins prévisibles, nous serons limités lorsque surviendront des crises internationales ou lorsque nous devrons participer à des opérations de paix et de stabilisation dans le

cadre de nos engagements internationaux. Nous pourrions alors être désavantagés pour ce qui est de participer à ce genre de mission internationale.

**M. LaVar Payne:** D'après ce que je comprends, cela signifie que vous auriez beaucoup de mal à travailler avec nos alliés de l'OTAN et ainsi de suite.

**Lgén J.P.A. Deschamps:** Comme le colonel l'a mentionné dans son exemple sur le Kosovo, nous deviendrions le partenaire pour lequel il faudrait faire des exceptions spéciales étant donné les limites de notre plate-forme. Cela signifie que nous ne serions peut-être pas en mesure de contribuer au même niveau d'intégration de la mission ou bien qu'il y aurait un nombre considérable de limites qui feraient en sorte que notre participation deviendrait non pertinente. Voilà les défis que nous devons relever lorsque nous examinons l'avenir. Si nous ne pouvons pas conserver notre pertinence dans des scénarios complexes, notre utilité sera limitée.

● (1650)

**M. LaVar Payne:** Pour moi, un F-35 avec des capacités de furtivité, cela ressemble beaucoup à un sous-marin doté de capacités qui font en sorte qu'on ne peut pas déterminer où il se situe. Est-ce une bonne analogie?

**Lgén J.P.A. Deschamps:** En fait, j'ai fait la même analogie il y a quelques mois pour expliquer la différence avec les autres avions. Il changera la donne comme les sous-marins l'ont fait pour la guerre navale de surface. Pourquoi? Parce que les sous-marins étaient presque indétectables et donc pouvaient toujours frapper en premier. Ils pouvaient toujours tirer en premier.

Ensuite, le combat s'est fait un peu plus à armes égales, surtout avec l'arrivée de la technologie. Mais même à ce jour, les sous-marins demeurent la menace la plus dangereuse dans l'océan à cause de leur furtivité. Ils sont difficiles à détecter, presque impossibles dans certaines conditions, et ont toujours la capacité de première frappe.

Voilà ce qu'apporte la furtivité; c'est l'équivalent de la guerre sous-marine. En gros, vous aurez toujours la possibilité de ne pas être détectés et donc de pouvoir agir en premier, ce qui est généralement essentiel pour gagner.

**M. LaVar Payne:** Bien.

Nous avons parlé un peu de la furtivité. Cela signifie certainement que nous pouvons en faire plus avec moins d'avions et nous pouvons collaborer avec nos alliés.

On a un peu discuté de l'interopérabilité. J'aimerais que vous clarifiez cet aspect pour moi encore une fois. Le colonel Burt parlait du transfert des données, j'aimerais plus de détails à ce sujet.

**Col Dave Burt:** Les capacités de transfert de données offertes par les F-35 de cinquième génération sont uniques au F-35. Le F-35 est compatible avec les capacités de quatrième génération, et il faut comprendre les limites de cette interopérabilité moindre. Mais afin de conserver une interopérabilité complète et de demeurer pertinents dans le cadre de nos opérations avec nos alliés principaux à moyen et à long terme, nous devons disposer des technologies offertes seulement par les F-35 de cinquième génération.

**Le président:** C'est tout.

**M. LaVar Payne:** Bien, merci.

**Le président:** Je vais maintenant donner la parole à Mme Gallant pour cinq minutes.

**Mme Cheryl Gallant (Renfrew—Nipissing—Pembroke, PCC):** Merci, monsieur le président.

Pourriez-vous nous rappeler en quelle année nos anciens hélicoptères Chinook ont été vendus aux Pays-Bas?

**Lgén J.P.A. Deschamps:** Si ma mémoire est bonne, je crois que c'est en 1993 ou 1994 que les aéronefs ont été vendus.

**Mme Cheryl Gallant:** Bien. Et c'est parce que nous les avons vendus que nous avons dû en acheter de nouveaux alors que nos soldats étaient sur le terrain en Afghanistan.

**Lgén J.P.A. Deschamps:** À cette époque, je crois qu'on avait convenu que les rôles prévus pour nos forces militaires n'allaient pas demander à ce que l'on continue d'utiliser cette plateforme. Ce sont des décisions qui ont été prises dans les années 1990.

**Mme Cheryl Gallant:** Bien. On a comparé à quelques reprises aujourd'hui l'achat des Chinook à celui des F-35. Mis à part le fait que nos soldats mouraient parce qu'ils avaient été envoyés dans une mission en Afghanistan sans le bon équipement et sans l'accord du Parlement, dans le cas du F-35, nous avons le temps, et nous l'avons eu au cours de la dernière décennie, de planifier le remplacement des F-18.

Mais si l'achat est retardé, nous aurons encore le fusil sur la tempe, comme c'était le cas lors de l'acquisition des Chinook. Alors je suis réellement inspirée par la nouvelle responsabilité fiscale que l'opposition essaie de trouver et mettre en oeuvre dans le cadre de cet achat.

En ce qui concerne la capacité vidéo et de haute résolution de l'avion d'attaque interarmées, pourriez-vous nous expliquer s'ils peuvent prendre des photos à haute résolution pour participer aux opérations de surveillance au Canada, comme la pêche, le passage de clandestins et la contrebande de drogues?

**Lgén J.P.A. Deschamps:** Le F-35 a des capteurs très fiables et puissants, en termes classiques de radars entre autres, mais il possède aussi des systèmes passifs et des capteurs optiques électriques comme vous vous venez de le mentionner. Combinés à la furtivité, cela offre certainement de plus grandes capacités et plus d'options au gouvernement au plan de la connaissance de la situation, que ce soit dans nos eaux côtières ou dans l'espace aérien de pays étrangers où il nous faut comprendre ce qui se passe avant de prendre des décisions ou d'intervenir.

•(1655)

**Mme Cheryl Gallant:** Croyez-vous que 65 F-35 suffisent aujourd'hui à répondre à nos besoins prévus?

**Lgén J.P.A. Deschamps:** Les 65 aéronefs répondront à nos besoins en matière de défense tels que prévus actuellement.

**Mme Cheryl Gallant:** On vient me confirmer que les Pays-Bas ont reçu livraison de nos hélicoptères Chinook en 1996.

Je me souviendrai toujours, alors que j'étais sur l'aire de trafic en Afghanistan en 2002 et en 2008, de voir les hélicoptères Chinook avec le dessin effacé de notre drapeau sur la queue. Nous nous sommes trouvés dans cette situation par le passé à cause d'un manque de vision, le même manque de vision que nous essayons d'éviter en examinant cet achat.

Les pilotes et les techniciens devront être formés à cette plateforme. Est-ce que la force aérienne sera prête à s'en occuper, et quels efforts cela nécessitera-t-il?

**Col Dave Burt:** Différents comités dans le cadre du partenariat sont en train d'examiner comment la formation des pilotes et des techniciens se fera. Nous connaissons les échéanciers avant l'arrivée de l'aéronef au Canada et du début de nos opérations, et nous

sommes confiants que la formation sera terminée à temps pour pouvoir utiliser l'aéronef de façon sécuritaire et efficace.

**Mme Cheryl Gallant:** Y aura-t-il création d'emplois dans nos bases aériennes — par exemple, à Bagotville — ou s'agira-t-il simplement d'une mise à niveau des compétences des gens qui assurent présentement l'entretien des F-18?

**Col Dave Burt:** Nous nous attendons à ce que le nombre de personnes qui participeront aux opérations de l'avion d'attaque interarmées soit environ le même que celui que nous avons maintenant pour nos avions de combats. Certains types d'emplois changeront, mais nous nous attendons à ce que le nombre total demeure environ le même.

**Mme Cheryl Gallant:** Certains disent que le F-35 est plus que ce dont le Canada a besoin. Pourrions-nous atteindre les mêmes résultats avec un aéronef moins avancé ou une variante moins complexe du F-35?

**Col Dave Burt:** La réponse est non, absolument pas. Notre analyse a démontré très clairement qu'en comparaison aux exigences des Forces canadiennes, la meilleure capacité et la durée de vie la plus longue au plus bas coût ne sont offertes que par les F-35.

**Mme Cheryl Gallant:** Merci.

[Français]

**Le président:** Je vous remercie.

La parole est à M. LeBlanc. Je crois que vous allez partager votre période de temps.

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

J'ai une question assez brève, et je crois que M. Wilfert voudra poursuivre par la suite.

J'aimerais poursuivre dans la veine des questions qui ont été posées au colonel Burt. En fait, il semble bien convaincu qu'il s'agit du seul avion qui peut satisfaire aux exigences déterminées. Le général avait dit, au milieu de septembre, qu'il y avait eu un examen rigoureux des besoins à long terme. J'accepte tout cela.

Si vous dites qu'il s'agit du seul avion qui peut satisfaire à ces exigences rigoureuses, vous avez sûrement évalué d'autres avions en détail avant d'arriver à cette conclusion. Vous n'avez pas pris cette décision sans avoir fait de comparaison avec d'autres avions disponibles. Vous allez peut-être me dire qu'il s'agissait du seul que vous connaissiez, qui pouvait répondre aux critères, et vous avez peut-être raison. Cependant, vous serez d'accord avec moi, vous avez sûrement fait un examen détaillé d'autres avions.

Ma question est très précise. Si vous n'avez pas ces renseignements, pourriez-vous nous les fournir par la suite. Combien de visites, vous et votre personnel, avez-vous fait à Lockheed Martin, en 2009 et 2010? Combien de visites avez-vous fait à Boeing ou à Eurofighter en Europe? Avez-vous demandé au gouvernement américain les spécifications détaillées de l'avion Super Hornet que propose Boeing? Avez-vous considéré les renseignements précis que seul le gouvernement américain aurait pu transférer à votre groupe?



[Traduction]

**Col Dave Burt:** Au cours des années, nous avons examiné différentes options. Plus particulièrement, après l'annonce de la Stratégie de défense Le Canada d'abord en 2006, les équipes ont été créées: l'équipe de la Direction des besoins en ressources aériennes pour porter à maturité et faire avancer les exigences opérationnelles, et le bureau de projet du chasseur de la nouvelle génération — mon équipe — pour analyser les options en fonction de ces exigences. Nous avons des rôles distincts.

Dans le cadre de ce processus, nous avons rendu visite à différents manufacturiers et aux pays et agences gouvernementales de ces pays pour examiner toutes les options nécessaires. Nous avons utilisé cette analyse, dont une partie est classifiée et une autre pas. Nous avons reçu des renseignements de gouvernement à gouvernement sur les coûts et les capacités. Ensuite, nous avons mené nos analyses. Nous sommes arrivés à la conclusion claire que seulement le F-35 répondait aux exigences obligatoires approuvées par le ministère de la Défense nationale.

● (1700)

**L'hon. Bryon Wilfert:** Monsieur le président, je m'adresse au général ou au colonel par votre intermédiaire. Évidemment, je ne suis pas pilote, et je voulais vous poser des questions auxquelles vous pourriez répondre, j'en suis certain.

J'ai ici un article d'une personne qui est près du Congrès américain depuis 30 ans, Winslow Wheeler, directeur du Straus Military Reform Project of the Center for Defense Information (projet de réforme militaire Straus du Centre d'information de la Défense) qui porte sur les capacités de furtivité. Voulez-vous, pouvez-vous réagir à ces commentaires? Il dit que:

La nouvelle caractéristique de haute technologie et le radar à longue portée ont imposé des difficultés de conception qui compromettent l'aéronef, et non seulement pour ce qui est du prix élevé, mais aussi du poids, de la traînée, de la complexité et des vulnérabilités. Les quelques fois où cette technologie a été mise à l'essai lors de combats aériens véritables au cours de la dernière décennie, elle a obtenu du succès moins de 50 p. 100 de fois, contre des pilotes mal équipés et ou incompetents de l'Irak et de la Serbie.

On dit aussi, monsieur le président, que le F-35 est en fait considérablement moins manoeuvrable que le F-105 un appareil effroyablement vulnérable.

Vous souvenez-vous qu'on appelait les F-105, les « planeurs de plomb »? Ils étaient évidemment utilisés comme des avions de chasse, plutôt sans défense contre les MIG dans le Nord du Vietnam.

Pouvez-vous réagir à ces commentaires? Il en a fait d'autres, mais je veux comprendre cet écart entre ce qu'on m'a dit et ce que j'ai lu dans cet article.

**Lgén J.P.A. Deschamps:** Vous savez, les gens sont libres de faire des spéculations, et tout le monde a droit à son opinion. Il est quelque peu ridicule de comparer le F-105, un planeur de plomb, au F-35. Le F-105 aurait à circuler au-dessus de plusieurs pays pour faire demi-tour, tandis que le F-35 a un rayon de manoeuvrabilité aussi bon que les F-18 et les F-16 actuels. Donc la comparaison est erronée.

Lorsqu'on a la furtivité, il faut faire des compromis. On ne peut faire autrement. Vous ne pouvez pas avoir l'avion le plus rapide du monde ou celui qui puisse tenir sur sa section arrière le plus longtemps, parce que, aérodynamiquement parlant, pour obtenir la furtivité, il faut renoncer à quelque chose. Mais il ne faut pas absolument avoir l'aéronef le plus rapide au monde ou celui qui est le plus facile à manoeuvrer. Il s'agirait du F-22.

Mais il est polyvalent. Je peux vous parler de missions air-air de même que tout ce que vous voudrez, ce qu'il faut comprendre, c'est qu'il n'est aucunement question de combats tournoyants à proximité; tout l'intérêt du F-35 est la furtivité. On engage l'ennemi à une grande distance sans qu'il ne le sache. Mais si la mission en devient une de survie et qu'il faut aller au combat, l'appareil est aussi bon que n'importe quel autre. Il ne s'agit pas de l'appareil le plus facile à manoeuvrer. Il faudrait un F-22. Mais l'appareil est conçu strictement pour sa supériorité dans les airs. Il est polyvalent et c'est qu'il ne faut pas oublier.

**L'hon. Bryon Wilfert:** Je vous remercie de votre réponse, monsieur le général.

Une question rapidement: on dit ensuite que seulement 17 p. 100 des caractéristiques de l'appareil seront en fait confirmées par des essais en vol avant que les Américains achètent 500 de ces F-35. Et qu'en fait il appartiendra aux pilotes de découvrir les pépins, une fois dans les airs, évidemment, durant la formation ou en combat. Que pensez-vous de ce taux de 17 p. 100?

**Col Dave Burt:** C'est ce qu'on appelle l'exécution simultanée, et ce qui se fait dans le cadre de ce programme, en raison de la validité du modèle à l'origine et des mises à l'essai au début qui ont démontré la validité du modèle... Il y a lieu d'aller de l'avant et d'acheter les appareils en même temps que se fait le processus de mise à l'essai. Ce processus est surveillé de très près par le bureau du programme JSF et le directeur du programme qui reçoit quotidiennement des rapports sur la nature des succès de ce processus.

Comme le processus est surveillé de si près, je suis convaincu que les lacunes mineures seront détectées et corrigées tôt avant de devenir des problèmes. Bien que ce projet soit sans précédent, la nature du modèle, le niveau de conception informatique et les réussites des premières mises à l'essai nous donnent à croire qu'il réussira.

● (1705)

[Français]

**Le président:** Merci beaucoup.

Je donne la parole à M. Bachand.

**M. Claude Bachand:** Merci, monsieur le président.

Messieurs, une dépêche de la Presse Canadienne vient de sortir. Il est question d'une étude à laquelle on a eu accès grâce à la Loi sur l'accès à l'information, et qui s'intitule:

[Traduction]

« Une vérification interne du MDN découvre d'autres signaux d'alarme relativement à des achats d'aéronefs. »

[Français]

On fait référence à l'avion de recherche et sauvetage.

Selon ce rapport, le Chef – Service d'examen a fait une vérification interne au sein du ministère de la Défense nationale. Il aurait trouvé qu'il y a un manque de surveillance et que le suivi de l'évaluation des risques n'était pas suffisamment documenté.

Il a ajouté que:

[Traduction]

Le vérificateur interne des Forces signale que ces achats étaient aussi douteux que ceux des hélicoptères. À chaque étape de la méthode de gestion des risques du MDN, certaines pratiques de gestion du risque n'étaient pas en place au bureau de projet.

[Français]

Ça m'inquiète. La vérificatrice générale vient de déclarer cela à propos des hélicoptères. On parle maintenant de votre propre revue interne. Votre

[Traduction]

chef — services d'examen

[Français]

dit que c'est sur le même terrain que les hélicoptères de recherche et de sauvetage. J'ai besoin d'assurances concernant le projet de F-35.

Quel est le problème au sein du ministère? Change-t-on trop souvent de gestionnaire de programme? Le colonel Burt est gestionnaire de programme et semble être en poste depuis longtemps. C'est déjà une assurance. Expliquez-nous comment il se fait qu'il n'y a pas plus de garde-fous surtout pour des projets de cette ampleur. On parle de milliards de dollars. Cet après-midi, on apprend que le programme

[Traduction]

de recherche et sauvetage, appareil à voilure fixe de recherche et sauvetage,

[Français]

est dans une situation semblable à celle des hélicoptères. En ce qui vous concerne, on parle d'un projet de 16 milliards de dollars. Vous comprendrez que comme protecteurs des contribuables, nous avons besoin d'être rassurés. Quelle est votre opinion sur ce que votre chef de

[Traduction]

service d'examen

[Français]

vient de révéler cet après-midi? Rassurez-nous relativement à votre projet en ce qui a trait au F-35.

**Lgén J.P.A. Deschamps:** Monsieur Bachand, je n'ai pas lu cet article, évidemment. Je ne ferai donc pas de commentaire sur des allégations faites par l'entremise des journaux.

Je peux vous assurer que nous avons fait appel à notre meilleur personnel, le plus expérimenté pour le dossier du F-35. Nous avons des gens très compétents en matière d'aviation et d'achat de matériel. Nous faisons vraiment tous les efforts pour nous assurer que le programme va bien commencer et fonctionner.

Est-ce que cela veut dire que le ministère est parfait et que nous ne faisons jamais d'erreur? Comme je l'ai déjà dit, le boulot des vérificateurs est de regarder, de nous forcer à nous questionner, car nous pouvons nous améliorer. Nous sommes toujours ouverts à l'amélioration. Je n'ai aucune idée de ce que vous avez mentionné. En ce qui concerne le

[Traduction]

projet d'appareil à voilure fixe de recherche et sauvetage,

[Français]

depuis plusieurs années, nous travaillons en équipe pour essayer de faire progresser ce projet et de nous assurer que tout le monde a été entendu. Je ne comprends donc pas pourquoi on se ferait accuser de ne pas avoir été ouverts et transparents. Combien cela fait-il d'années que l'on parle du

[Traduction]

projet d'appareil à voilure fixe de recherche et sauvetage?

[Français]

On fait tout ce qui est possible pour s'assurer que tout le monde a été entendu et que nos recommandations sont le plus inclusives possible. C'est tout ce dont je puis vous assurer.

**M. Claude Bachand:** Mon général, je n'ai aucun doute sur le plan de la transparence. Je vous fais confiance.

Cependant, disposez-vous des ressources nécessaires pour vous assurer d'avoir une vue d'ensemble du programme? S'il y a des développements, pourrez-vous agir immédiatement? Pouvez-vous vous assurer de ne pas changer de gestionnaire de projet tous les deux ou trois ans? C'est un projet de grande envergure et de longue durée. Je crois qu'il y a quand même certains problèmes. Vous l'avez dit vous-même. Puisque l'on étudie aujourd'hui la question du F-35, je vous demande cette assurance. Avez-vous les équipes nécessaires pour faire en sorte que l'on puisse

[Traduction]

surveiller le risque?

[Français]

Êtes-vous en mesure de faire cela? Des gens peuvent-ils avertir qu'il y a des dépassements de coûts et qu'il faut immédiatement corriger le tir? Dans le cas d'un projet de 16 milliards de dollars, cela peut dérafer facilement de plusieurs milliards de dollars. On a vu que, pour les hélicoptères, le prix a presque doublé. Il ne faudrait pas que l'on ait 32 milliards de dollars de surplus à la fin de l'exercice.

• (1710)

**Le président:** Soyez bref.

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

Je peux vous assurer d'une chose. Le projet démarre, on commence à former les équipes qui vont s'occuper de l'aspect matériel. Le colonel Burt va être l'un des chefs d'équipe. J'ai bon espoir que l'on commence sur le bon pied. Il faudra s'assurer qu'on a suffisamment de personnel dans les différents services du ministère pour faire en sorte que le programme continue de bien aller et soit un succès total. On est sur les blocs de départ, on commence. Il faut établir les procédures et s'assurer qu'elles sont solides et conformes aux règles du Conseil du Trésor et aux normes de responsabilité. On bâtit l'équipe.

Dans notre esprit il est clair qu'il faut s'assurer d'avoir suffisamment d'expérience et de personnel pour mener à bien le programme.

**Le président:** Merci.

Je vais maintenant donner la parole à M. Harris.

[Traduction]

**M. Jack Harris:** Je vous remercie, monsieur le président.

Lorsqu'il a comparu, M. Dan Ross a dit qu'au MDN, vous aviez un système très rigoureux de gestion d'examen des décisions, et qu'il avait deux ou trois conseils d'examen. Il nous a dit clairement qu'il s'agissait de défis considérables peu importe les décisions prises, que tout le monde était malmené, et qu'il s'agissait véritablement d'un test des prises de décision et un atout pour — j'imagine que nous devrions avoir confiance, croire que les décisions étaient prises de façon rigoureuse.

Ensuite on découvre que, selon la vérificatrice générale, on aurait contourné ces conseils d'examen de gestion pour l'achat des Chinook, et le chef — services d'examen dit maintenant que le processus n'a pas non plus été suivi à ce jour dans le cadre du projet de recherche et sauvetage. Vous nous avez dit aujourd'hui, et vous y avez fait allusion — je ne veux pas mal vous citer — que c'est le cas où que ce sera le cas dans une certaine mesure relativement au F-35. Mais pourquoi ces systèmes ne sont-ils pas utilisés? Et honnêtement, comment peut-on croire en la valeur des décisions prises à ce jour et à l'avenir relativement au F-35?

**Lgén J.P.A. Deschamps:** Je ne peux pas parler au nom du ministère, parce que ce n'est pas mon rôle. Je peux seulement me prononcer pour la Force aérienne. J'ai travaillé avec nos collègues, et je peux vous dire que le personnel du SMA (matériels) travaille très fort pour garantir le meilleur processus d'acquisition possible pour le Canada.

La vérificatrice générale fait état des processus internes qui pourraient être améliorés. Voilà de quoi il s'agit: de processus internes. Pouvons-nous améliorer les choses? Il faut faire attention lorsqu'on parle des Chinook et des F-35. Il s'agit dans les deux cas de programmes d'acquisition, absolument. Ils ne s'agit pas du même programme. Les complexités sont différentes. Ainsi, on ne peut pas adopter une approche uniforme pour ces programmes. Les règles doivent être mesurées et adaptées selon les défis que présentent chaque programme.

Voilà ce que dit la vérificatrice générale que dans le cas de certains de ces programmes, compte tenu de nos règlements internes actuels, il y a peut-être eu écartement. Les raisons étaient-elles bonnes? Et ainsi de suite. Voilà ce qu'a examiné le ministère; il a reconnu que des améliorations pouvaient être apportées à certains égards. Mais il s'agit d'un processus interne.

Le fait est que tous ces programmes sont scrutés à la loupe, surtout quand on pense à l'atmosphère tendue en matière de ressources, par lequel nous faisons en sorte de répondre au besoin de chacun. Qu'une réunion ait eu lieu ou non ou qu'un processus interne est ou non été suivi à la lettre ne change rien au fait que tout le personnel de ces programmes comprend qu'il faut absolument rendre des comptes et obtenir le plus possible pour l'argent des contribuables canadiens. Je vous le garantis. Il s'agit toujours de l'objectif. Le personnel ne perd jamais de vue cet objectif. Qu'on atteigne ou non la perfection au bout du compte, c'est aux autres d'en débattre.

**M. Jack Harris:** Je vous remercie de votre réponse.

Colonel Burt, d'après ce que j'ai compris, en répondant à la question de M. Bachand, vous avez dit que le ministère avait approuvé des exigences obligatoires en 2006, n'est-ce pas? Si ce n'est pas M. Bachand, quelqu'un a bel et bien demandé si les autres avions ont été testés en fonction d'un examen précis? Quelles étaient ces exigences obligatoires? Était-ce sous forme d'énoncé des besoins, comme c'est d'ordinaire le cas dans les processus d'acquisition, ou s'agissait-il d'un autre document?

●(1715)

**Col Dave Burt:** Je vous remercie de me donner l'occasion de préciser ma déclaration. Je parlais de la Stratégie de défense Le Canada d'abord, qui nous donnait en 2006 une orientation stratégique. Le processus a donc été établi, et au début de 2010, on a adopté l'énoncé des exigences opérationnelles, y compris les exigences obligatoires une fois arrêtées et approuvées. Ces exigences obligatoires étaient à la base de l'évaluation des options. Nous avons constaté, à l'aune de ces exigences et en fonction des renseignements reçus dans le cadre des échanges entre gouvernements que le modèle F-35 acquis dans le cadre du programme JSF offrait la meilleure capacité, la durée de vie la plus longue, et ce, au coût le moins élevé.

**M. Jack Harris:** À quel moment l'énoncé des exigences a-t-il été terminé?

**Col Dave Burt:** Au printemps 2010.

**M. Jack Harris:** Messieurs, nous nous sommes débarrassés de...

**Le président:** Une très brève question, s'il vous plaît.

**M. Jack Harris:** D'accord. J'essaie simplement de ne pas m'écarter du sujet.

Vous avez expliqué en long et en large dans quelles circonstances les avions pourraient être utilisés. Pourriez-vous transmettre au comité un document ou une doctrine qui énonce le type de missions où l'on s'attend à ce que les avions soient utilisés? Y a-t-il un document qui énonce les menaces ou les possibilités d'opérations auxquelles le Canada pourrait participer si nous décidons que nous avons besoin de cet équipement? Je présume qu'il s'agirait d'un document stratégique.

**Lgén J.P.A. Deschamps:** D'après moi, le document qui comprend un certain nombre de renseignements de la sorte serait la Stratégie de défense Le Canada d'abord. On y indique le niveau stratégique nécessaire associé à ces types de technologie.

Quant aux manuels sur la doctrine de la Force aérienne, qui font l'objet d'une révision interne de la documentation, ils expliquent notre vision du monde et la façon dont la Force aérienne doit y mener ces opérations. Nous avons une doctrine sur les opérations de combat et les besoins à venir qui est enchâssée dans notre propre processus de réflexion interne au sein de la Force aérienne, pour ainsi dire.

C'est à titre indicatif, mais cette doctrine ne sert pas à orienter l'énoncé des exigences, qui sont en fait fondées sur des tâches très précises. On y explique comment la puissance aérienne devrait être employée, la façon dont elle est intégrée ainsi que la façon de l'optimiser.

La théologie relative à la puissance aérienne se trouve dans notre doctrine aérienne qui se trouve sur le Web. Je serai ravi de vous transmettre l'adresse Internet, si cela vous intéresse.

**M. Jack Harris:** C'est du domaine public.

**Lgén J.P.A. Deschamps:** Oui, le public peut la consulter.

**M. Jack Harris:** Mais il ne s'agit pas d'une analyse stratégique expliquant ce que le Canada a l'intention de faire à l'avenir.

**Lgén J.P.A. Deschamps:** Non, ce n'est pas une analyse du renseignement classifié. Il s'agit plutôt de notre vision doctrinale de la façon dont les besoins de la Force aérienne doivent évoluer à l'avenir.

[Français]

**Le président:** Merci.

[Traduction]

Merci beaucoup.

Je cède la parole à M. Hawn. Vous avez cinq minutes.

**L'hon. Laurie Hawn:** Merci, monsieur le président.

Par votre intermédiaire, monsieur le président, je désire m'adresser au colonel Burt. Manifestement, nous avons beaucoup parlé de furtivité, du modèle F-35 et de la cinquième génération. Or, certaines personnes avancent que des avions plus vieux en quelque sorte sont tout aussi bons.

Pouvez-vous nous expliquer la différence, en termes de furtivité, entre le F-35 et le Super Hornet? J'imagine que c'est le modèle auquel la plupart des gens pensent?

**Col Dave Burt:** Monsieur le président, si vous le permettez, je vais me référer à quelques diapositives que je pourrais vous laisser.

**M. Claude Bachand:** C'est pratique.

**Une voix:** Il est bien préparé.

**Col Dave Burt:** On a longuement discuté de la nature des différences entre le modèle F-35 et les autres modèles envisagés. Dans les séances d'information, nous utilisons naturellement des diapositives, alors j'en ai apporté des exemplaires pour vous montrer la nature de ces différences.

Tous les avions sont prêts à combattre, mais il y a clairement une différence entre le modèle à droite et ceux situés à gauche. C'est ce que comprend la furtivité. Les gens nous demandent parfois comment on peut déterminer si un avion est furtif. Voilà, dès le premier coup d'oeil, on peut constater si l'avion est prêt ou non au combat.

Ce qu'il y a de bien avec le F-35, c'est qu'au-delà des situations de menaces élevées où la furtivité n'est plus nécessaire, il est possible d'ajouter un plus grand nombre d'armes externes et l'appareil commence à ressembler aux autres avions. Or, cela se produit dans des circonstances où la furtivité n'est pas nécessaire. Cette marge de manoeuvre donne au gouvernement du Canada tout un éventail de possibilités qu'on ne trouve dans aucun autre modèle.

• (1720)

**L'hon. Laurie Hawn:** Parlant de diapositives. Je les ai déjà vues auparavant et elles sont bien illustrées.

Comme vous le savez, je connais très bien le programme et je m'attends à ce que le colonel Burt soit capable de répondre à ce type de question.

Je me rappelle avoir vu une diapositive où l'on expliquait la distance relative, c'est-à-dire la différence de limite de détection entre un F-18 et un F-35. Le nombre exact m'échappe, alors je ne vous le donnerai pas, mais il s'agissait d'une différence substantielle. De plus, je ne veux pas vous donner le nombre, au cas où ce serait un renseignement classifié. Pouvez-vous tout de même nous donner une idée de la distance relative, à savoir à quelle distance un F-35 doit se trouver pour être capable de pulvériser un Hornet avant que le Hornet ne l'ait détecté?

**Col Dave Burt:** Vous avez raison, cette donnée est classifiée, mais nous pouvons affirmer que l'objectif d'un aéronef furtif, c'est d'être capable, si nécessaire, de détruire un avion ennemi avant d'être repéré par l'adversaire.

**L'hon. Laurie Hawn:** Nous avons parlé un peu de l'analyse des coûts du soutien en service des F-18. Bien sûr, nous avons commencé à utiliser ces avions en 1982, et le contrat de soutien en service n'a été signé qu'en 1986.

J'avancerais même que le processus actuel visant les F-35 n'est pas bien différent des programmes précédents qui ont plutôt bien réussi. N'est-il pas exact d'affirmer qu'il s'agit d'un processus d'apprentissage continu?

**Col Dave Burt:** Oui, en effet, nous avons fait des progrès énormes également dans le cadre de notre nouveau projet d'acquisition d'avions de combat, car nous comprenons mieux les coûts d'entretien. Nous disposons maintenant d'un concept que nous entendons suivre. Nous avons l'intention de poursuivre ce concept de façon collective, ce qui nous donnera la meilleure valeur d'option d'entretien de l'aéronef à long terme. D'après les estimations de coût initiales, nous constatons que ce sera abordable.

**L'hon. Laurie Hawn:** Merci monsieur le président. Colonel Burt, nous payons M. Ross et tous ceux qui ont des fonctions similaires aux vôtres d'assez bons salaires pour que vous nous donniez les meilleurs conseils possibles, en fonction de votre expérience et de vos connaissances.

J'ai une question de pure forme à vous poser. Ne trouvez-vous pas un peu étrange que de nombreuses personnes semblent ne pas vouloir vous croire? Vous pouvez répondre comme bon vous plaira.

**Col Dave Burt:** Je ne sais pas si je dirais que c'est « inusité ». C'est peut-être un peu frustrant. La discussion d'aujourd'hui portait là-dessus.

Nous sommes une nation privilégiée parmi les autres partenaires du Programme d'avions d'attaque interarmées étant donné l'équipement qu'on nous propose. Très souvent, je dis que cet équipement est très impressionnant. Je souhaiterais pouvoir vous dire à tous ce que l'on nous propose précisément. Je ne suis pas en mesure de le faire.

En effet, comme M. Hawn l'a évoqué, c'est un peu déconcertant, voire frustrant, pour un petit groupe de gens qui ont eu le privilège d'avoir accès à ce niveau de renseignement, de comprendre clairement que, en présence de ce genre de capacité, l'option optimale, l'option qui donne au Canada la meilleure capacité et la pérennité nécessaire au moindre coût, est le F-35. C'est un peu déconcertant de devoir sans cesse reconfirmer ses convictions.

**L'hon. Laurie Hawn:** Vous êtes un officier professionnel et une personne très expérimentée — et encore une fois, je pose une question de pure forme — à quel point serait-il décourageant pour vous et pour les gens que vous connaissez et les gens qui comptent sur vous si nous abandonnions ce programme au nom d'une amélioration du processus, les processus étant sans cesse améliorés, alors qu'il s'agit d'un processus qui a été approuvé de longue date? Quelle serait l'incidence d'un abandon de ce programme?

**M. Jack Harris:** J'invoque le Règlement, monsieur le président.

Nous sommes ravis d'avoir comme témoins les généraux et de pouvoir leur poser des questions suivant le processus démocratique. Nos forces armées luttent précisément pour la démocratie. Notre discussion fait partie de la démocratie. Nous posons des questions à des gens hautement intelligents, qui servent notre pays, et nous les mettons sur la sellette... La discussion est de bonne guerre. Toutefois, à mon avis, demandez aux généraux et au colonel Burt de se prononcer sur ce processus n'est pas du ressort de ce comité. C'est déplacé ici.

**L'hon. Laurie Hawn:** Monsieur le président, j'estime tout à fait légitime de demander à un officier militaire professionnel, qui s'est occupé de ce genre de programmes tout au long de sa carrière et auquel succéderont de jeunes officiers qui vont devoir s'accommoder des éventuelles décisions du gouvernement, quelle sera l'incidence d'un éventuel abandon de ce programme.

**Le président:** Oui. D'accord.

Pouvez-vous répondre à cette question brièvement.

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

Je pense que les gens éprouvent de la frustration car nous connaissons la valeur de ce programme et il serait très navrant que le Canada perde l'occasion d'obtenir le matériel dont il a besoin au meilleur coût. Il serait navrant que notre pays rate cette occasion exceptionnelle.

• (1725)

[Français]

**Le président:** Merci.

Monsieur Bachand, c'est à vous.

**M. Claude Bachand:** Monsieur le président, je comprends que l'on soit frustré quand on détient des informations qu'on ne peut divulguer et qu'on se fait chauffer par un comité. Par contre, j'appuie ce que M. Harris vient de dire.

Je ressens un autre malaise. En effet, il y a une espèce de relation directe entre le Parti conservateur et ces gens. Je n'apprécie pas qu'ils arrivent ici avec leurs dossiers et qu'ils soient prêts à soutenir le secrétaire parlementaire.

J'aimerais rappeler une chose en ce qui a trait au secrétaire parlementaire. Dans les législatures précédentes, alors qu'ils étaient dans l'opposition, ces gens demandaient que le secrétaire parlementaire libéral soit exclu. L'argument qu'ils employaient à l'époque était que le secrétaire parlementaire ne pouvait faire un travail neutre parce qu'il était sous les ordres du ministre.

Je n'apprécie pas que — et je pense que tout le monde s'en est aperçu —, quand le secrétaire parlementaire pose une question, des tableaux soient déjà prêts pour appuyer ce qu'il veut dire. Je ne leur en veux pas, parce qu'ils doivent obéir aux ordres. Par contre, j'en veux au secrétaire parlementaire et au gouvernement.

Je trouve que ce comportement est répréhensible et qu'on ne devrait pas accepter cela ici. Le secrétaire parlementaire devrait s'engager à dire qu'on n'utilisera plus ce type d'approche avec les Forces armées canadiennes.

**Le président:** Merci.

Monsieur Hawn, vous avez la parole.

[Traduction]

**L'hon. Laurie Hawn:** Monsieur le président, je m'inscris tout à fait en faux contre cela. Je connais très bien ce programme. C'est mon métier. Je connais très bien les avions et la puissance aérienne. Effectivement, je connais le colonel Burt depuis des années. Je sais quelles réponses nous voulons obtenir, le genre de renseignement que nous voulons rendre public, à savoir la vérité en ce qui concerne ce programme. Je vais donc poser mes questions.

Je connais très bien le témoin. Il est très méticuleux. Avant de venir à une réunion comme celle-ci, il s'est bien préparé, preuves à l'appui. Je ne sais pas s'il s'est muni de tableaux à cause du genre de questions auxquelles je voudrais qu'il réponde mais c'est le genre de renseignement qui doit être diffusé au public. Vous, de l'autre côté,

auriez intérêt à écouter car, il faut le dire, nos témoins sont des experts.

Effectivement, j'ai une certaine expérience du domaine si bien que je sais le genre de questions qu'il faut poser. Et effectivement, j'ai une assez bonne idée de ce que le témoin va nous répondre car je connais le programme et il se trouve que je connais le colonel Burt. Mais ce que vous dites est absolument faux et je le rejette vigoureusement.

Je m'en tiendrai là. Vous êtes tout à fait à côté de la plaque. Vous souhaitez me reprocher de connaître le programme et de pouvoir poser des questions afin d'obtenir les réponses que le public canadien doit connaître. Je ne vais pas m'en excuser et je ne vais pas cesser de le faire.

**M. Claude Bachand:** Je pense avoir été clair.

[Français]

**Le président:** C'est bien.

Monsieur LeBlanc, c'est à vous.

**L'hon. Dominic LeBlanc:** J'ai un autre rappel au Règlement. J'ai demandé au colonel Burt le nombre précis de visites que lui ou son personnel ont effectué chez Lockheed Martin, chez Boeing et en Europe pour voir les responsables de l'Eurofighter. Je comprends qu'il n'y avait pas de tableau préparé pour répondre à cette question.

Toutefois, monsieur le président, vous pourriez peut-être lui demander de nous fournir ces renseignements. Cela n'a pas besoin d'être sous forme de tableau coloré, mais seulement sur un papier. Les chiffres, pour 2009 et 2010, seraient très utiles. Merci.

**Le président:** Merci, monsieur LeBlanc.

Je veux informer les membres du comité que nos budgets ont été approuvés ce matin. On peut donc agir comme on avait prévu.

Je remercie beaucoup nos deux témoins, le lieutenant-général Deschamps et le colonel Burt.

[Traduction]

**L'hon. Laurie Hawn:** Savez-vous qui nous allons entendre à la prochaine séance?

[Français]

**Le président:** Notre prochaine réunion aura lieu mardi prochain.

[Traduction]

Ce sera une séance à huis clos en présence des analystes. Ils vont nous présenter le rapport que nous leur avons demandé pour lequel nous attendons certaines réponses du gouvernement. Nous devons travailler avec une ébauche de rapport.

**L'hon. Laurie Hawn:** Quel est le sujet?

**Le président:** La souveraineté dans l'Arctique.

[Français]

Merci beaucoup.

Je remercie nos témoins.

Cela termine la 30<sup>e</sup> séance du Comité permanent de la défense nationale.





**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>