



Chambre des communes
CANADA

Comité permanent de la défense nationale

NDDN • NUMÉRO 032 • 3^e SESSION • 40^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le jeudi 4 novembre 2010

Président

L'honorable Maxime Bernier

Comité permanent de la défense nationale

Le jeudi 4 novembre 2010

• (1530)

[Français]

Le président (L'hon. Maxime Bernier (Beauce, PCC)): Bienvenue à la 32^e séance du Comité permanent de la défense nationale. Conformément au paragraphe 108(2) du Règlement, nous allons poursuivre notre étude sur la nouvelle génération d'avions de chasse.

[Traduction]

Nous accueillons notre premier témoin de la journée, Kory G. Mathews, vice-président, Programmes F/A-18 et EA-18 de Boeing.

Monsieur Mathews, vous avez cinq à neuf minutes pour votre exposé après quoi les députés disposeront de 50 à 55 minutes pour vous poser des questions. Je vous remercie de vous être joint à nous. Vous avez la parole.

M. Kory G. Mathews (vice-président, Programmes F/A-18 et EA-18, The Boeing Company): Monsieur le président et membres du comité, bonjour, je m'appelle Kory Mathews et j'occupe le poste de vice-président du Programme F-18 de Boeing Defense, Space and Security.

Au nom de Boeing, je tiens à vous remercier pour cette occasion de m'adresser à vous aujourd'hui concernant l'acquisition de chasseurs de la nouvelle génération par le Canada et du Super Hornet F/A-18 de Boeing.

Avant de commencer, permettez-moi de présenter deux collègues qui m'accompagnent aujourd'hui: Pete Peterson et Ricardo Traven. Pete dirige le bureau de Boeing, ici à Ottawa, supervisant les opérations de Boeing Defense, Space and Security au Canada. Ricardo est un diplômé du Collège militaire Royal du Canada, un ancien pilote de CF-18 de la Force aérienne du Canada et, maintenant, le pilote d'essai en chef du programme Super Hornet de Boeing.

L'acquisition de nouveaux chasseurs est une entreprise colossale pour un pays, et Boeing reconnaît la grande importance de cette acquisition pour le Canada, du point de vue tant de la capacité de défense qu'elle procure aux Forces canadiennes, que de l'importance de l'investissement gouvernemental qu'elle requiert. C'est pourquoi nous croyons que le Super Hornet, avec ses capacités opérationnelles démontrées, un faible risque d'acquisition à un prix connu, ses frais abordables de cycle de vie et une cédule de livraison garantie, serait un excellent ajout à l'inventaire de la Force aérienne du Canada.

Faisant ses débuts en 2006, le Block II Super Hornet intègre les dernières avancées de la technologie de défense, y compris un affichage intégré des données fusionnées à partir d'une grande variété de nouveaux capteurs, ce qui en fait aujourd'hui le plus avant-gardiste des avions de combat multirôle en service opérationnel dans les forces armées des États-Unis.

Parmi la multitude de fonctionnalités avancées du Super Hornet, la furtivité de l'appareil ne reçoit pas l'attention qu'elle mérite. Bien que des discussions préliminaires entre des responsables des Forces

aériennes du Canada et de la US Navy aient eu lieu en 2008 et début 2009, à notre connaissance, les autorités canadiennes n'ont pas encore reçu une présentation complète des brefs de rendement du Super Hornet de la US Navy, y compris les renseignements sur les propriétés furtives de l'appareil.

Alors que les contraintes de sécurité nous empêchent d'avoir une discussion même de façon générale dans cette assemblée, je peux vous assurer que les experts canadiens trouveront ces brefs d'information très éclairants. Je suggère respectueusement que vous demandiez cette information à la US Navy ne serait-ce que pour prendre une décision éclairée dans le cadre du processus de sélection d'un chasseur de la nouvelle génération.

En plus des fonctionnalités avancées qu'offre le Super Hornet, le programme est reconnu par l'industrie et le gouvernement américain comme un modèle d'acquisition de la défense. À ce jour, plus de 440 Super Hornet ont été livrés à la US Navy et à la Royal Australian Air Force. Tous ces avions ont été livrés à temps ou en avance sur le calendrier et dans le but prévu.

Comme vous le savez peut-être, à la fin septembre, Boeing a signé un troisième contrat d'approvisionnement pluriannuel avec la US Navy pour fournir 124 nouveaux avions Super Hornet à un coût réduit, générant quelque 600 millions de dollars en économies pour les contribuables américains. Nous avons tout lieu de croire que les futurs clients internationaux, comme le Canada, seraient également en mesure de tirer partie des coûts réduits proposés dans le présent contrat, tout comme le gouvernement australien a fait lors de son acquisition du Super Hornet.

Depuis plus de 80 ans, Boeing a démontré son engagement envers l'industrie canadienne et sa main-d'oeuvre hautement qualifiée, générant annuellement environ 1 milliard de dollars en retombées économiques au Canada. Aujourd'hui, le Canada abrite un des plus grands réseaux de fournisseurs internationaux de Boeing, y compris plus de 200 partenaires importants couvrant toutes les régions du Canada. Étant donné l'ampleur du portefeuille diversifié de produits militaires et commerciaux de Boeing, l'acquisition de Super Hornet permettrait encore plus de possibilités pour les travailleurs canadiens, basée sur une diversification que nos concurrents ne peuvent tout simplement pas offrir. En outre, Boeing s'engagerait à se conformer à la politique actuelle des retombées industrielles et régionales et à accoter la valeur totale du contrat, dollar pour dollar en retombées économiques garanties au Canada.

En nous appuyant sur notre compréhension de vos besoins en défense, y compris notre examen du document décrivant les « high level capabilities » requises et de la « stratégie de défense Le Canada d'abord », j'ai tout lieu de croire que le Super Hornet est idéalement adapté pour répondre à vos exigences de mission.

• (1535)

Je ne suis pas ici pour prendre de votre précieux temps pour vous contraindre à des sollicitations hasardeuses ou à des projections de coût et/ou de capacité. Boeing peut, aujourd'hui, vous offrir des renseignements sur le Super Hornet qui sont fondés sur des faits et une expérience opérationnelle prouvée, de sorte que vous serez en mesure de prendre une décision éclairée.

Si vous avez besoin de renseignements supplémentaires ou de séances d'information techniques, la compagnie Boeing et le programme F-18 sont prêts à répondre. Et comme indiqué précédemment, je vous recommande de communiquer avec le gouvernement des États-Unis pour obtenir une liste complète des données de performance sur le Super Hornet. J'invite également la Force aérienne du Canada à procéder à une évaluation structurée « flight and maintenance » du Super Hornet afin de mieux comprendre les capacités de ce chasseur polyvalent exceptionnel.

Enfin, je tiens à lancer à ce comité une invitation à visiter nos bureaux du programme et nos installations de production à St. Louis.

Encore une fois, merci beaucoup de m'avoir donné aujourd'hui cette occasion de discuter avec vous. Je suis prêt à répondre à vos questions.

Le président: Merci beaucoup.

Je cède la parole à M. LeBlanc.

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

Merci beaucoup, monsieur Matthews pour cet exposé précis et que j'ai même trouvé plutôt détaillé.

Je vais m'attarder à une chose que vous avez dite pour m'assurer que nous avons bien compris, parce que j'ai trouvé que c'était très important. Vous avez parlé d'un document que le gouvernement a rendu public en octobre, intitulé « Capacités de haut niveau obligatoires de la prochaine génération des avions de chasse du Canada ». Vous avez vu ce document, mais vous-même et vos collègues l'avez-vous examiné de près?

M. Kory G. Mathews: Oui, monsieur.

L'hon. Dominic LeBlanc: Et vous affirmez être en train de produire des avions qui, selon vous, répondent aux capacités de haut niveau obligatoires?

M. Kory G. Mathews: Oui, monsieur.

L'hon. Dominic LeBlanc: Par ailleurs, j'espère que vous avez vu une partie du témoignage rendu par le général Deschamps devant ce comité il y a une semaine, ou qu'on vous aura renseigné à son sujet. Le général a parlé des capacités de haut niveau obligatoires que recherchent les forces aériennes.

• (1540)

M. Kory G. Mathews: Oui, monsieur.

L'hon. Dominic LeBlanc: Et il n'y a rien dans le témoignage du général Deschamps ou de ses collègues, devant ce comité la semaine dernière, qui vous amène à penser que votre appareil ne répond pas forcément aux besoins énoncés par le général?

M. Kory G. Mathews: Rien, monsieur.

L'hon. Dominic LeBlanc: Merci. Quant à moi, c'est très important.

Je vais passer à ma deuxième question.

Il a beaucoup été question d'interopérabilité. L'une des raisons avancées pour expliquer la raison pour laquelle le F-35 serait le seul avion de combat susceptible de répondre éventuellement aux besoins de la force aérienne, tient à son système Datalink de transmissions de données enregistrées ainsi qu'à ses qualités d'interopérabilité avec nos alliés de l'OTAN. Estimez-vous que l'avion dont vous parlez, votre Super Hornet, réponde aux exigences d'interopérabilité avec nos alliés de l'OTAN pour le genre de missions décrites, par exemple dans la stratégie de défense Le Canada d'abord?

M. Kory G. Mathews: Oui, monsieur, et permettez-moi de m'attarder un peu sur ce sujet.

Le Super Hornet évolue déjà dans des conditions d'interopérabilité. Il faut savoir que l'U.S. Navy envisage actuellement de faire voler le F-18-E/F Super Hornet et son autre déclinaison, l'EA-18G, en même temps que le F-35, dans un rôle complémentaire au Super Hornet, à partir de ses porte-avions et ce, jusqu'en 2035 ou 2040.

Regardez où nous en sommes aujourd'hui sur le plan de l'interopérabilité et du système de liaison de données— nous utilisons actuellement le standard Link 16, de même que d'autres systèmes de liaison de données qui nous permettent toute la gamme d'échanges d'informations. Nous avons la capacité de transmettre des données sur les cibles, de communiquer des images et même de transmettre des vidéos pleine vitesse. Quant aux philosophies en matière de forces aériennes qu'on adoptera peut-être dans l'avenir, je suis certain que nous pourrions maintenir l'interopérabilité. Nous pourrions intégrer de nouveaux systèmes de liaison de données, puisque que le Super Hornet a été conçu pour cela. Il a été pensé en fonction des futures générations. L'U.S. Navy a un plan s'articulant autour des nouvelles capacités qui viendront s'ajouter dans les décennies à venir et ce plan prévoit l'adoption de systèmes de liaison de données de pointe pour garantir l'interopérabilité dans l'avenir.

L'hon. Dominic LeBlanc: Merci, monsieur Matthews. Il ne me reste que deux minutes.

Mes collègues vont évidemment vous poser d'autres questions, mais il est un autre aspect qui m'intéresse. Les représentants de la Défense nationale nous ont déclaré, ici et dans d'autres contextes, qu'ils ont réalisé un certain nombre de simulations, effectué des études internes et comparé divers avions à leurs cahiers des charges — ou à leurs capacités de haut niveau obligatoires, seul document que nous ayons vu à ce sujet. Vous avez déclaré quelque chose d'intéressant dans vos remarques liminaires: vous ne pensez pas que le Canada ait demandé au gouvernement américain les exigences techniques détaillées concernant, par exemple, les caractéristiques de furtivité de l'appareil que vous proposez.

Dois-je donc conclure qu'à vos yeux, les évaluateurs n'ont pas été en mesure de comparer ce qui était comparable?

M. Kory G. Mathews: Je ne peux pas vous dire ce qui a été effectivement demandé. Ce que je peux vous affirmer, en revanche, et quitte à me répéter, c'est que la fiche technique complète de ce système d'arme n'a pas été produite, comme nous avons pu le confirmer auprès de l'U.S. Navy avant de nous rendre ici.

L'hon. Dominic LeBlanc: Au gouvernement du Canada.

M. Kory G. Mathews: C'est cela, monsieur, au gouvernement du Canada.

L'hon. Dominic LeBlanc: Merci.

Nous manquons de temps.

Encore une fois, je vous ai bien entendu nous dire, dans vos remarques liminaires, que dans le cadre d'un processus où vous pourriez officiellement proposer le Super Hornet, vous seriez disposé à garantir, dollar pour dollar, le même genre de retombées industrielles et régionales que vous aviez offertes lors d'achats antérieurs, en fonction du prix des appareils.

M. Kory G. Mathews: Oui, monsieur.

Dans le cas du F-18 et d'autres programmes, Boeing a fait ses preuves au chapitre des retombées qui se sont traduites par des emplois au Canada plutôt que par une simple valeur contractuelle. Effectivement, monsieur.

L'hon. Dominic LeBlanc: Merci beaucoup.

[Français]

Le président: *Thank you. Just on time.*

Monsieur Bachand, vous avez maintenant la parole.

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

Bonjour, monsieur Mathews.

[Traduction]

Je commencerai, dans mon autre langue, par vous présenter mes excuses pour avoir, lors de mon passage à St. Louis, ratatiné un B-2 de votre compagnie. Je crains d'avoir envoyé au tapis une machine de 2 milliards de dollars. Heureusement que j'étais à bord d'un simulateur de CAE, ce qui m'a aussi permis de m'en tirer indemne.

• (1545)

[Français]

Monsieur Mathews, le gouvernement nous dit régulièrement que, selon les spécificités, c'est-à-dire les *requirements*, votre avion ne pourrait pas se qualifier parce que ce n'est pas un avion de cinquième génération et que votre appareil n'a pas l'avantage d'être furtif.

Qu'est-ce qu'un avion de cinquième génération? Considérez-vous que le Super Hornet est un avion de cinquième génération? Et a-t-il cette qualité d'être furtif?

[Traduction]

M. Kory G. Mathews: Le terme « cinquième génération », en fait tout le discours ambiant sur ces questions de génération, est devenu un terme de marketing qui échappe à une définition universelle et qui, pis encore, est imprécis et n'est pas synonyme d'un ensemble d'exigences sur le plan des capacités. Cela étant posé, si l'on devait définir un appareil de cinquième génération comme étant un avion correspondant aux capacités de haut niveau obligatoires, j'affirmerais alors que le Super Hornet est un appareil de cinquième génération, car nous pensons qu'il correspond à ces capacités de haut niveau.

Pour ce qui est de l'autre partie de votre question, on dit souvent à tort que le F-18 Super Hornet n'est pas un avion furtif. Je peux vous affirmer aujourd'hui que cette affirmation est non fondée. Dès le début, le Super Hornet a été conçu pour être furtif dans le cadre d'une démarche globale de l'U.S. Navy qui voulait s'assurer que cet appareil multirôle aurait d'excellentes chances de s'en sortir, aujourd'hui et dans l'avenir, face aux menaces actuelles et futures. Rien ne nous empêche, à cette tribune, de parler plus en détail de cette caractéristique, mais pour répondre à votre question, monsieur, je peux affirmer que le F-18 a été conçu comme un avion furtif.

[Français]

M. Claude Bachand: Il y a un autre aspect important au sujet duquel le Bloc québécois et moi posons des questions depuis un bout de temps. Et on questionne Lockheed Martin à ce sujet.

Des revues militaires démontrent que, lors de simulations, quatre appareils Typhoon peuvent défaire huit avions JSF 85 p. 100 du temps. Elles démontrent aussi que, d'autres simulations de *dogfights* impliquant le Sukhoi, Su-35, et le J-10 « *do not always end in a JSF victory* ». C'est important pour nous. J'ai demandé les simulations au gouvernement et on m'a dit que c'était classifié.

En tant que responsable du Super Hornet, avez-vous ce type de simulations? Vous est-il possible de dévoiler cela au Comité permanent de la défense nationale aujourd'hui ou ces jours prochains?

[Traduction]

M. Kory G. Mathews: S'agissant de simulation, je veux m'assurer, d'abord et avant tout, que nous parlons bien de la même chose. Pour nous, dans l'industrie, il existe deux types de simulation. D'abord, celle réalisée à bord de simulateurs de vol. Celle-ci nous permet d'expliquer aux équipages les qualités manoeuvrières de l'avion en fonction de différents scénarios et de les familiariser avec ce système d'arme. Il y a, par ailleurs, une autre catégorie de simulation à propos de laquelle il conviendrait davantage de parler d'analyse opérationnelle, d'analyse constructive réalisée à l'aide de divers instruments qui permettent d'établir des comparaisons. Nous disposons des moyens voulus pour ces deux types de simulation.

En 2008, un certain nombre de pilotes des Forces aériennes canadiennes ont eu l'occasion de passer deux jours chez nous pour essayer le tout premier simulateur de vol, encore une fois pour prendre contact avec ce système d'arme.

Aujourd'hui, je ne suis pas en mesure d'être plus précis au sujet des simulations ou des analyses comparatives que nous avons réalisées. D'ailleurs, j'irais même jusqu'à dire qu'il serait déplacé que je le fasse sans connaître ce qu'on va précisément exiger du chasseur de prochaine génération. Nous aurions les moyens de donner suite à une éventuelle demande en ce sens, mais pour l'instant, à l'exception des premiers exercices de simulation de vol dont je vous ai parlé, il n'a pas été question de nous lancer dans des analyses comparatives plus détaillées.

• (1550)

[Français]

M. Claude Bachand: Monsieur Mathews, pourriez-vous aller assez loin, jusqu'à dire que, lors d'une simulation de combat avion contre avion, le Super Hornet a des chances? Et quel est le pourcentage de chances d'éliminer un Joint Strike Fighter?

[Traduction]

Le président: Très brièvement. Vous avez la parole.

M. Kory G. Mathews: Il serait déplacé que je vous parle de combat tournoyant entre un Super Hornet et un F-35. Je ne vais pas m'engager sur ce terrain, monsieur.

Ce que je peux vous dire, en revanche, comme je l'ai indiqué en réponse aux premières questions, c'est que l'U.S. Navy compte exploiter le F/A-18E/F Super Hornet parallèlement avec des F-35 jusqu'en 2035 ou 2040 et même après. Ces appareils disposent des capacités nécessaires pour faire face aux menaces actuelles et futures et leur architecture est prévue pour être perfectionnée en fonction des menaces futures. Encore une fois, il serait déplacé que je parle d'un combat aérien entre un Super Hornet et un F-35.

Le président: Merci.

Merci beaucoup, monsieur Mathews.

Je cède la parole à M. Harris.

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

Merci, monsieur Mathews, pour votre exposé.

Moi aussi, la notion de cinquième génération m'intéresse. On dirait que c'est une étiquette qu'on accole à deux ou trois avions. Il semble en fait que la décision de retenir le F-35 soit uniquement due au fait que cet appareil serait le seul avion de combat de cinquième génération proposé au Canada et que nous en avons donc besoin.

Je songe aussi à la question des capacités de haut niveau obligatoires et je crois vous avoir entendu affirmer que votre compagnie peut répondre à cet aspect du cahier des charges quant au rayon d'action, à la vitesse et à la compatibilité avec les configurations NORAD et OTAN. Y a-t-il une différence entre le F-35 et le Hornet sur le plan de la mission fondamentale de l'avion? Quelqu'un a laissé entendre que la mission du F-35 est tout à fait particulière, puisqu'elle consisterait à effectuer des sorties d'appui-sol après une première frappe. D'un autre côté, les aviateurs nous ont dit que cet appareil est polyvalent. Quelle est la différence entre un Hornet et un F-35? Je suppose, ici, que vous connaissez très bien les capacités du F-35, puisque c'est un de vos concurrents.

M. Kory G. Mathews: Je commencerai par vous parler des capacités du Super Hornet. S'agissant de sa mission actuelle et de ses missions futures, il faut rappeler qu'il est le chasseur polyvalent de l'U.S. Navy. Il fait tout, de l'attaque au sol de précision jusqu'à la domination aérienne. Dans sa version EA-18G de guerre électronique embarquée, le Super Hornet peut effectuer des missions d'appui aérien rapproché et l'U.S. Navy s'en sert même d'avitailleur en vol pour d'autres Super Hornet et pour des Hornet d'ancienne génération.

Je me permets de vous souligner deux capacités qui permettent à l'avion de s'acquitter de cette diversité de missions. D'abord, il y a sa survivabilité. Comme je l'ai dit au début, c'est l'U.S. Navy qui est à l'origine du Super Hornet qu'elle a présenté en 2006 et qui, dès la planche à dessin, avait des qualités de furtivité, comportait un système d'appréciation de la situation tactique et présentait d'excellentes qualités manoeuvrières de même qu'une vulnérabilité réduite comme fondement à sa survivabilité.

M. Jack Harris: Permettez-moi de vous interrompre. Je me rends bien compte que vous êtes fier de votre avion et de ses capacités, mais nous sommes davantage intéressés par le processus décisionnel et nous aimerions savoir de quelle façon votre compagnie a participé à ce processus et il serait utile que vous nous souligniez certaines différences éventuelles.

Voici une suggestion... Vous avez dit que le gouvernement du Canada s'était entretenu avec vous à la fin de 2008 ou au début de 2009. Est-ce que vous vous attendiez à ce que ce genre d'échange se poursuive et à ce que vous ayez à communiquer d'autres données au gouvernement du Canada avant que celui-ci ne prenne de décision?

•(1555)

M. Kory G. Mathews: C'est effectivement ce à quoi nous nous attendions. Oui, monsieur.

M. Jack Harris: C'est ce qu'on vous avait dit?

M. Kory G. Mathews: Je ne suis pas en mesure de vous le dire a priori, je ne sais pas.

M. Jack Harris: Avant tout, vous êtes convaincu que votre compagnie est en mesure de respecter absolument toutes les dispositions de l'énoncé des besoins qui vous a été transmis. Je suppose que, si vous avez eu des échanges avec le gouvernement du Canada, vous deviez être au courant des autres exigences auxquelles vous pouviez vous conformer ou pas.

M. Kory G. Mathews: Pas à notre connaissance, monsieur. Dans n'importe quel processus, quel qu'il soit, le cahier des charges est dérivé des capacités de haut niveau obligatoires. Comme nous n'avons aucune idée de ce que sont ces exigences, je ne peux que vous parler des capacités de haut niveau obligatoires que nous connaissons pour avoir vu le document et avoir pris connaissance des témoignages.

M. Jack Harris: Donc, je ne peux que supposer, à partir de ce que vous nous avez dit aujourd'hui, que votre compagnie n'a pas vraiment eu sa chance dans ce projet. C'est exact?

M. Kory G. Mathews: Monsieur, nous ne sommes pas venus ici pour critiquer la façon dont les choses se sont déroulées jusqu'ici. Ça ne peut être le motif de notre visite.

Tout ce que je peux vous dire, c'est que, si évaluation il y a eu, je suis d'avis qu'elle n'a pas été faite sur la foi de toutes les informations nécessaires à une évaluation précise.

M. Jack Harris: Donc, vous estimez qu'on ne vous a pas donné l'occasion de transmettre toutes les données nécessaires à la tenue d'une évaluation digne de ce nom.

M. Kory G. Mathews: Comme je le disais, monsieur, je sais que ces données n'ont pas été transmises. Effectivement, monsieur.

M. Jack Harris: Vous avez dit que le Super Hornet a, jusqu'ici, été acheté par les forces aériennes australiennes et par l'U.S. Navy. C'est tout?

M. Kory G. Mathews: Oui, c'est le cas jusqu'ici.

M. Jack Harris: Que pouvez-vous nous dire à propos de votre capacité de production? Il a beaucoup été question de la chaîne de montage du F-35 qui devrait être en mesure de maintenir la production pendant 35 ans. Comment l'avionneur que vous êtes se situe-t-il par rapport à ça?

M. Kory G. Mathews: Comme je le disais, les contrats d'acquisition pluriannuels que nous avons récemment signés portent sur une production qui va se poursuivre après 2015. Comme nous aurons l'occasion de répondre aux futurs besoins des États-Unis de même qu'à l'intérêt véritable affiché par d'autres pays, je suis extrêmement confiant, en ma qualité de directeur du programme F-18, que nous continuerons de produire cet avion bien après 2020.

M. Jack Harris: Est-ce qu'il me reste du temps?

Le président: Non, il ne vous reste plus de temps. Merci, monsieur Harris.

M. Jack Harris: Alors, j'ai bien calculé. Merci.

Le président: Merci, monsieur Harris.

Je cède la parole à M. Hawn.

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

Merci, monsieur Mathews, de vous être déplacé.

J'ai quelques questions à vous poser. Vous avez parlé de visites par des fonctionnaires canadiens ou de la possibilité que vous avez eu de vous entretenir avec des fonctionnaires canadiens. Je crois que des fonctionnaires canadiens vous ont rendu visite aux États-Unis, soit à St. Louis, soit au PMA-265 à Washington, en juillet 2005, en janvier et en février 2008, de même qu'en septembre 2008. Étiez-vous au courant de ces visites?

M. Kory G. Mathews: Oui, monsieur.

L'hon. Laurie Hawn: Étiez-vous présent?

M. Kory G. Mathews: La compagnie Boeing y était représentée.

L'hon. Laurie Hawn: Avez-vous participé au processus ayant consisté à transmettre les données chiffrées de PMA-265 au gouvernement du Canada, lors de ces visites?

M. Kory G. Mathews: Effectivement, monsieur, je pense que les prix et les données de disponibilité ont été fournis par notre client de l'U.S. Navy en novembre 2008.

L'hon. Laurie Hawn: Saviez-vous que d'après les données de coût qui ont été communiquées, un Super Hornet entièrement équipé est considérablement plus cher qu'un F-35?

M. Kory G. Mathews: Monsieur, je ne suis pas en mesure de commenter les données qui vous ont été communiquées par ailleurs au sujet du programme F-35. Tout ce que je peux vous donner, c'est le prix officiel du Super Hornet livré aujourd'hui et livré dans l'avenir. Il serait déplacé que je conjecture sur le prix éventuel du JSF.

L'hon. Laurie Hawn: Nous ne connaissons bien sûr pas ces chiffres.

Vous avez parlé d'un avion à prix réduit pour l'U.S. Navy, mais s'agissait-il d'un appareil entièrement équipé, prêt à toutes les missions?

M. Kory G. Mathews: Oui, monsieur, les économies de 10 % garanties au Congrès concernaient un avion de combat entièrement équipé.

L'hon. Laurie Hawn: Savez-vous que le prix communiqué au gouvernement du Canada par PMA-265, lors des rencontres avec Boeing, ne comprenait pas un grand nombre de composantes, comme les réservoirs de carburant externes, les mats, les nacelles de désignation d'objectif, les paniers lance-missiles, les récepteurs d'avertissement radioélectrique, les brouilleurs, les lance-leurres et le canon? Le saviez-vous?

M. Kory G. Mathews: Oui, je suis au courant des prix et de la disponibilité ainsi que des dispositifs dont il est question. En général, ces dispositifs sont vendus à part. Mais ça, c'était avant que j'arrive à la tête du programme, toutefois, je suppose qu'à ce moment-là, on a fait comme à l'habitude.

L'hon. Laurie Hawn: On peut donc affirmer — et nous avons fait le calcul que ces éléments par ailleurs essentiels coûteraient 8 à 9 millions de dollars en plus par avion?

• (1600)

M. Kory G. Mathews: D'après ce qu'exigeraient les forces aériennes canadiennes, il faudrait que le prix englobe effectivement tous ces éléments.

L'hon. Laurie Hawn: Pourtant, les brouilleurs et les canons sont fondamentaux pour un avion de combat.

Combien de visites les gens de Boeing ont-ils faites au Canada pour parler du programme? Le savez-vous?

M. Kory G. Mathews: Je ne sais pas combien exactement. Nous pourrions vous transmettre ce renseignement plus tard. Je sais que nous avons effectué plusieurs voyages, le plus récent remontant à avril dernier, quand le directeur de programme de l'époque, Bob Gower, a eu une séance d'information avec le lieutenant-général Deschamps.

L'hon. Laurie Hawn: Et bien sûr, vous avez aussi des représentants de Boeing à Ottawa. Ont-ils eu l'occasion de s'entretenir avec des fonctionnaires canadiens au sujet du Super Hornet?

M. Kory G. Mathews: Je pense que ce doit être le cas chaque fois qu'une question leur est posée ou qu'il y a des échanges officiels, le tout à titre préliminaire évidemment.

L'hon. Laurie Hawn: Ont-ils proposé de communiquer toute nouvelle information au fur et à mesure qu'elle serait disponible?

M. Kory G. Mathews: Je ne suis pas au courant de cela, monsieur.

L'hon. Laurie Hawn: Ils l'ont fait.

Est-ce que les pilotes canadiens ont piloté le simulateur du Super Hornet?

M. Kory G. Mathews: Oui, monsieur.

L'hon. Laurie Hawn: Parfait.

Vous avez dit que la furtivité a été envisagée dès la conception du Super Hornet. Quand on compare le F-35 et le F-18, on s'aperçoit que tout, à bord du F-35, est interne, mais que pour effectuer le même genre de mission avec le F-18, les réservoirs de carburant et l'armement sont externes. Il y a aussi les entrées d'air à section carrée par lesquelles on peut voir les réacteurs et votre conception des panneaux et les matériaux utilisés sont différents.

Je ne vois donc pas comment vous pouvez affirmer — mais ce n'est peut-être pas vous qui le faites — que le F-18 est aussi furtif que le F-35. C'est ce que vous affirmez?

M. Kory G. Mathews: Monsieur, comme je l'ai dit tout à l'heure, je ne peux pas, à cette tribune, rentrer dans tous les détails nécessaires pour vous fournir une réponse. En revanche, ce que je peux vous dire, pour en revenir à vos premières questions, c'est qu'il y a eu un dialogue suivi qui s'est progressivement terminé en 2009.

Ce que je vous dis ici, aujourd'hui, monsieur, c'est que le bref de rendement, la fiche technique complète, précisant les capacités du Super Hornet n'a pas été communiqué par l'U.S. Navy au gouvernement du Canada.

L'hon. Laurie Hawn: Si tous les pays parties au protocole d'entente, dix jusqu'ici plus Israël qui n'est pas signataire de ce protocole, ont envoyé des experts militaires et civils pour examiner le Super Hornet ainsi que d'autres avions et le F-35, cela sur plusieurs années, direz-vous que ces gens-là, qui ont eu accès à des données très confidentielles, sont tous parvenus à la même conclusion, c'est-à-dire que le F-35 est le seul avion de combat répondant à leurs besoins au plus bas coût et avec les meilleures retombées industrielles qui soient pour leur secteur privé, se sont tous trompés?

M. Kory G. Mathews: Monsieur, je n'irais pas jusqu'à dire cela. Il serait déplacé que je le fasse.

En revanche, et je me répète, si ce chasseur de prochaine génération a été soumis à des évaluations, cela s'est fait sans le bénéfice d'informations complètes.

S'il devait y avoir un appel d'offres — et cela ne relève pas de notre décision et nous ne sommes pas en train d'en réclamer un — nous nous empresserions et nous serions honorés de soumettre ce système d'arme parce qu'à la façon dont nous voyons les choses, étant donné qu'il répond parfaitement aux capacités de haut niveau obligatoires que vous recherchez, nous pensons qu'il conviendrait tout à fait à nos besoins.

L'hon. Laurie Hawn: Vous n'êtes pas sans savoir que les capacités de haut niveau obligatoires sont des énoncés formulés à propos des capacités générales recherchées et il ne s'agit pas d'exigences opérationnelles spécifiques.

M. Kory G. Mathews: Tout à fait, monsieur. Cela étant, permettez-moi de vous souligner que, dans l'ignorance des critères précis dont vous parlez, nous devons limiter cette discussion aux capacités de haut niveau obligatoires.

L'hon. Laurie Hawn: L'U.S. Navy fait-elle preuve de négligence en ne continuant pas avec le Super Hornet et en passant plutôt au F-35? Il est certain que l'U.S. Navy a les données pour les deux appareils.

M. Kory G. Mathews: Si je puis me permettre, monsieur, je ne vois là aucun problème. Je le répète, le F-35 ne remplace pas le Super Hornet. Ces deux avions de combat seront exploités parallèlement sur les mêmes porte-avions et le rapport sera d'ailleurs de deux Super Hornet pour chaque F-35, et cela jusqu'à 2035 ou 2040 et même après. Encore une fois, je préfère que nous limitions nos échanges à la nature complémentaire des deux appareils plutôt que de dire qu'il y a une déficience et que l'U.S. Navy a choisi l'un plutôt que l'autre, d'autant que ces deux appareils vont voler côte-à-côte pendant longtemps encore.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Mathews.

Je donne la parole à M. McKay.

• (1605)

L'hon. John McKay (Scarborough—Guildwood, Lib.): Merci, monsieur le président.

Je retiens essentiellement de vos propos que les fonctionnaires canadiens n'ont pas encore reçu les brefs de rendement de l'U.S. Navy portant notamment sur les caractéristiques de furtivité de l'avion. À quelle étape de la passation de marché le gouvernement australien a-t-il reçu ce genre de fiche technique complète dont vous avez parlé dans votre exposé?

M. Kory G. Mathews: Monsieur, je vais transmettre cette question à qui de droit, car l'U.S. Navy et le gouvernement des États-Unis seraient sans doute mieux en mesure que moi d'y répondre. Il demeure que les données communiquées au gouvernement australien ont été suffisantes pour qu'il décide de se porter acquéreur du Super Hornet.

L'hon. John McKay: Je suppose que nous pourrions faire venir des représentants de l'U.S. Navy pour nous en parler, mais ne peut-on pas raisonnablement supposer qu'aucun pays n'achètera d'avion de combat à un tel prix sans disposer au moins de telles données de base?

M. Kory G. Mathews: Effectivement, monsieur.

L'hon. John McKay: Dans votre exposé, vous avez dit connaître les coûts de cycle de vie de l'avion et que ceux-ci étaient abordables. Vous savez combien d'avions de combat le Canada se propose

d'acheter. Si l'on parlait des mêmes bases de comparaison pour examiner côte-à-côte le F-35 et votre avion, à combien se chiffrent les coûts abordables pour le cycle de vie, d'autant que les chiffres sont publics?

M. Kory G. Mathews: Monsieur, je préfère vous répondre en vous disant que les coûts de cycle de vie dépendent d'un ensemble d'exigences et d'hypothèses de travail précises. Je dirais donc qu'afin de comparer des éléments comparables, il faut, à la faveur d'un dialogue précis, examiner le genre de prix que nous vous ferions pour un contrat d'entretien global en cours d'utilisation assorti des coûts de cycle de vie. Il serait donc prématuré de ma part de lancer un chiffre non confirmé sans avoir eu ce genre de discussion détaillée.

L'hon. John McKay: Seriez-vous prêt à faire ça, avec le gouvernement du Canada pour nous donner des coûts de cycle de vie complet qui puissent être comparables à d'autres?

M. Kory G. Mathews: Encore une fois, je pense que l'U.S. Navy serait mieux placée pour vous répondre, mais je suis en mesure de déclarer à votre comité, aujourd'hui, que nous espérons beaucoup avoir l'occasion de participer à un appel d'offres compétitif.

L'hon. John McKay: Selon l'information publiquement connue, il en coûterait 7 milliards de dollars dans le cas du F-35. Ce chiffre s'appuie certainement sur des données. J'aurais imaginé que votre société essaierait au moins de se comparer à ce genre de coût de cycle de vie.

M. Kory G. Mathews: Encore une fois, il serait inapproprié que je commente des chiffres concernant le F-35 sans connaître les hypothèses de travail, parce que l'analyse des coûts de cycle de vie est complexe. Ce que je peux cependant vous affirmer, monsieur, c'est que le F-18E/F Super Hornet a d'énormes qualités quant à sa fiabilité, sa capacité de soutien et sa facilité d'entretien. Prenons n'importe laquelle de ses caractéristiques, qu'il s'agisse du nombre d'heures-hommes par heure de vol ou autres, et je n'hésiterai pas à mettre le Super Hornet en concurrence face à n'importe quel autre système d'arme de ce genre.

Le président: Merci.

Je cède la parole à M. Braid.

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

Merci, monsieur Mathews, de vous être déplacé.

Tout à l'heure, il a été un peu question des données de coût du Super Hornet et du fait que l'U.S. Navy ne nous les a pas fournies. Votre compagnie serait-elle disposée à les rendre publiques?

M. Kory G. Mathews: Il serait mieux d'adresser cette demande à la marine américaine, monsieur. Elle pourra vous fournir le même genre de calcul que celui qui vous avait été remis en 2008, c'est-à-dire un coût correspondant au deuxième prix du programme pluriannuel ne tenant pas compte des avantages du troisième prix ni de l'économie d'environ 10 p. 100 sur le troisième prix du programme pluriannuel. Je suis certain que nous nous ferions un plaisir de donner suite à toute demande de votre part visant à obtenir des données de prix et de disponibilité à jour, demande que vous adresseriez à l'U.S. Navy et au gouvernement américain, étant entendu que la compagnie Boeing serait consultée.

M. Peter Braid: Si nous recevions le consentement pour publier cette information, surtout les données de 2008 et de 2010, cela ne vous inquiéterait pas?

•(1610)

M. Kory G. Mathews: Ce que la marine vous a communiqué du point de vue coût global et disponibilité... J'aimerais vous demander de me donner la possibilité d'examiner en détail tout ce qui a été transmis pour voir s'il s'y trouve des données exclusives. Comme vous pouvez l'imaginer, les données de coût sont en général particulièrement exclusives. Je pourrai donc vous faire parvenir une réponse après coup, pour mémoire, sur le genre de données que nous pourrions vous communiquer et je ferai cela en liaison avec la marine américaine.

M. Peter Braid: Parfait, je vous remercie.

On a parlé de l'Australie. Pourriez-vous nous préciser ce dont il retourne? Cet achat par l'Australie représentait-il, pour ce pays, une solution intérimaire ou une solution passerelle en attendant d'acheter le F-35 ou s'agit-il d'une solution à long terme?

M. Kory G. Mathews: Monsieur, je vous invite à prendre langue avec la Royal Australian Air Force pour obtenir réponse à votre question. Dans les discussions que nous avons eues avec eux, les Australiens nous ont dit adorer le Super Hornet. Il faut préciser, car c'est important, que tous les Super Hornet livrés jusqu'ici l'ont été avant les échéances prévues ce qui est d'ailleurs la marque de ce programme. Les Australiens sont emballés par les capacités de l'avion et ils envisagent de les maintenir en service pendant longtemps encore.

M. Peter Braid: Le prix unitaire payé par les Australiens est-il du domaine public et pourriez-vous nous dire ce qu'il était?

M. Kory G. Mathews: Monsieur, je ne sais pas a priori si cette information est du domaine public. Encore une fois, je vais m'assurer que tout ce qui a été communiqué par la presse vous soit officiellement transmis. Si vous demandez d'autres détails relatifs au prix et à la disponibilité ou si vous voulez parler officiellement de ce qui a été publié, nous reviendrons et nous vous répondrons.

M. Peter Braid: Merci.

Merci, monsieur le président.

[Français]

Le président: Merci, monsieur Mathews.

Je vais donner la parole à M. Bachand.

M. Claude Bachand: Merci, monsieur le président.

Monsieur Mathews, vous semblez assez réticent à donner des comparaisons impliquant vos adversaires.

Par exemple, quand on vous demande des simulations en ce qui concerne le Boeing, vous devez comprendre qu'en ce qui concerne le Super Hornet et le F-35, les députés trouvent que 16 milliards de dollars représentent une dépense assez exorbitante. On veut essayer de voir si on a fait le meilleur deal.

Quand vous nous dites qu'il n'est pas approprié pour vous de commenter soit les simulations ou d'autres enjeux, est-ce parce que vous considérez que les informations que vous détenez sont classifiées? Est-ce que c'est ça, le problème, ou est-ce autre chose?

[Traduction]

M. Kory G. Mathews: Il est certain que toute discussion détaillée sur les questions de performances devra obéir à ces considérations de sécurité. Toutefois, il est, je pense, important, plutôt que de faire des comparaisons précises dans cette enceinte, de savoir que j'ai une très grande confiance dans ce système d'arme. Je suis convaincu de sa capacité à assumer les rôles pour lesquels il a été conçu. Je suis certain de sa capacité à s'acquitter des rôles décrits dans la stratégie

Le Canada d'abord, de même que dans la liste des capacités de haut niveau obligatoires. Je ne doute pas non plus du prix de nos appareils. Ce prix est connu, il est connu aujourd'hui sans aucune ambiguïté. Je me contenterai de vous assurer de toutes ces choses-là, tout simplement parce que, dans cette enceinte, je ne vais pas me livrer à des comparaisons du point de vue des performances.

Vous voulez savoir si, selon moi, le Super Hornet pourrait ne pas convenir en tant qu'avion de combat de prochaine génération? Moi, je crois qu'il le pourrait.

M. Claude Bachand: Iriez-vous jusqu'à dire que, compte tenu des exigences posées par le gouvernement du Canada, le Super Hornet de Boeing est meilleur que le F-35?

M. Kory G. Mathews: Tout ce que je dirais, c'est que nous sommes très bien placés pour répondre aux exigences relatives à l'avion de combat de prochaine génération.

[Français]

M. Claude Bachand: Je vais continuer, alors.

[Traduction]

M. Kory G. Mathews: Je n'en doute pas et il ne conviendrait pas que —

[Français]

M. Claude Bachand: Cela ne fait pas déjà cinq minutes.

Le président: Le temps achève. C'est quatre minutes chacun, pour que tout le monde ait son tour.

M. Claude Bachand: Je me suis obstiné pour rien.

Pouvez-vous nous dire pourquoi, en 2001, le F-35 de Lockheed Martin a été retenu par le gouvernement américain, plutôt que le Super Hornet? Les Canadiens ont-ils participé à cette décision, comme le prétend le ministre de la Défense nationale?

•(1615)

[Traduction]

M. Kory G. Mathews: Monsieur, si j'ai bien compris votre question, vous faites un peu fausse route. Le Super Hornet n'a jamais été en concurrence contre le F-35. Il n'a pas été évalué dans le cadre du programme initial de sélection de l'avion d'attaque interarmées ou JFS. Il s'agissait d'une compétition entre la compagnie Boeing et la compagnie Lockheed Martin pour cet appareil en particulier. Le Super Hornet n'a jamais, absolument jamais été mêlé à une quelconque mise en concurrence.

Par ailleurs, je me permettrai de rappeler que le F-35 ne remplace pas le Super Hornet. Ces deux avions évolueront de façon complémentaire jusqu'à l'horizon de 2040 et même après. C'est le projet de l'U.S. Navy. Si votre question était de savoir pourquoi le F-35 a été choisi plutôt que le Super Hornet, alors je vous répondrais que votre question était mal choisie parce que ces deux appareils n'ont jamais été en concurrence.

[Français]

Le président: Merci.

Je vais maintenant donner la parole à M. Hawn.

[Traduction]

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

Les Australiens ont clairement indiqué que le Super Hornet sera en service pendant 10 ans afin de faire le pont entre le F-111 et le F-35. Les Australiens voulaient remplacer le F-111 et ils se sont engagés à acheter le F-35, mais ils font simplement le pont en passant par le Super Hornet.

Continueront-ils d'exploiter le F-18 après avoir acheté les F-35? Certainement. Cependant, il est évident qu'ils vont acheter des F-35 plutôt que 100 Super Hornet de plus. Pouvez-vous nous expliquer pourquoi?

M. Kory G. Mathews: Monsieur, pour obtenir ce genre de réponse, je me tournerais vers la Royal Australian Air Force afin de savoir quelles sont ses exigences.

L'hon. Laurie Hawn: Je suis d'accord.

M. Kory G. Mathews: Cependant, permettez-moi de vous dire qu'à ma connaissance, les Australiens n'ont jamais mis en concurrence le Super Hornet et le F-35. Vous devriez tout de même leur demander quelles analyses ils ont effectuées pour décider de la future structure de leur force.

Je peux vous dire qu'ils sont emballés à l'idée d'exploiter cet avion aujourd'hui et de pouvoir continuer à le faire pendant longtemps encore.

L'hon. Laurie Hawn: Moi aussi, j'adorerais avoir un Super Hornet plutôt qu'un F-111.

Allez-vous produire environ 560 Super Hornet, à moins que vous ne réalisiez davantage de ventes? Ce chiffre est-il à peu près exact?

M. Kory G. Mathews: D'après le programme, c'est effectivement le cas.

L'hon. Laurie Hawn: Au près de qui faites-vous actuellement la promotion de l'avion?

M. Kory G. Mathews: Nous sommes actifs dans un certain nombre de pays.

L'hon. Laurie Hawn: Vous pouvez m'en citer quelques-uns?

M. Kory G. Mathews: Il y en a deux ou trois que je pourrais vous citer ici, mais il y en a aussi d'autres où nous sommes en situation de concurrence, mais je préférerais ne pas trop en dire pour l'instant. Il y a bien sûr l'appel d'offres des Indes pour le MMRCA, dans le cadre duquel Boeing propose le Super Hornet. Le F-18 Super Hornet sera également candidat au Japon, si un appel d'offres est lancé dans le courant du premier trimestre de l'année prochaine ou peut-être un peu plus tard. Il y aura aussi peut-être un appel d'offres qui va être officiellement annoncé par le Brésil. Nous sommes évidemment en lice là aussi. Nous avons eu...

L'hon. Laurie Hawn: Excusez-moi, mais mon temps s'écoule.

Vous ne pourrez peut-être pas me répondre, mais vous devez connaître la réponse. Est-ce que ces pays sont susceptibles de se retrouver au côté du Canada dans le cadre d'opérations militaires?

M. Kory G. Mathews: Je vous retourne respectueusement la question, mais si vous pensez à une coalition traditionnelle, alors je vous répondrai sans doute par l'affirmative.

L'hon. Laurie Hawn: Je vais en revenir, une fois de plus, à ce que je crois être la question centrale. Jusqu'à présent, 10 pays, neuf dans le cadre du protocole d'entente, suivent la situation depuis des années, individuellement et ensemble, et ont étudié — je sais que le Canada l'a fait, tout autant que l'U.S. Navy — un certain nombre d'avions comme le Super Hornet, le F-35 et bien d'autres. Ces 10 pays, qui sont très respectés, qui sont dans le peloton de tête mondial du point de vue technologique, sont parvenus à la même conclusion, c'est-à-dire que le F-35 représente la solution à long terme pour répondre à leurs besoins en matière de chasseur de prochaine génération.

Peuvent-ils tous se tromper? Sommes-nous tous dans l'erreur? Qu'est-ce qui n'a pas été? Que savez-vous que nous ignorons et que vous n'avez pas pu nous dire?

[Français]

Le président: Monsieur Mathews, vous avez la parole.

[Traduction]

M. Kory G. Mathews: Monsieur, chaque pays a des exigences uniques ou des besoins particuliers en matière de capacités militaires. Chaque pays prend ses décisions de son côté.

Nous avons eu les discussions avec des représentants de plusieurs de ces pays et nous continuons, d'ailleurs, à avoir des entretiens officieux avec eux. Ce que je pense important de retenir, pour votre comité, c'est qu'il est fondamental que toute analyse soit fondée sur la totalité des capacités proposées.

Puisque je sais, aujourd'hui, que la totalité des capacités proposées n'a pas été transmise à votre gouvernement, je ne peux me prononcer sur l'analyse détaillée qui a été réalisée. Je peux vous dire, en revanche, que toute analyse de ce genre doit nécessairement être fondée sur une série d'intrants constituée par la liste des capacités proposée.

• (1620)

Le président: Merci, monsieur Mathews.

[Français]

Monsieur LeBlanc, vous avez la parole.

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

Monsieur Mathews, une question nous préoccupe énormément. C'est celle du prix de l'avion: le coût de l'achat de l'avion et aussi le coût de maintenance pour le garder en état de vol pendant une période de 20 ans.

Vous avez eu une discussion avec M. Hawn au sujet de certaines options dont aura besoin l'avion, comme de l'équipement — fusils, missiles et autres. Si le gouvernement du Canada fournissait à votre compagnie la liste très détaillée de toutes les options, après avoir pris connaissance des renseignements techniques qu'il n'a pas encore eus, apprend-on, ... Avançons l'hypothèse que votre compagnie reçoit du gouvernement du Canada les nécessités techniques très détaillées, y compris, comme vous l'avez dit, toute la question liée aux missions qu'effectuera l'avion et aux différents systèmes.

Êtes-vous capable de donner un prix fixe au gouvernement? Si vous avez tous les renseignements nécessaires, pouvez-vous donner un prix fixe? Pouvez-vous dire que tel avion coûtera tant de millions de dollars? Pouvez-vous dire qu'un programme de maintien de services pour garder l'avion en état de vol coûtera un montant fixe? Êtes-vous capable d'offrir aux contribuables canadiens ce genre de renseignements, si on vous donne tous les renseignements nécessaires?

[Traduction]

M. Kory G. Mathews: Absolument, monsieur.

L'hon. Dominic LeBlanc: Un prix fixe, un prix en dollars fixes. Si le gouvernement ne change pas d'option, par exemple s'il ne réclame pas des sièges chauffants ou un lecteur de DVD ou encore un toit ouvrant, ou que sais-je...

Des voix: Oh, oh.

L'hon. Dominic LeBlanc: C'est le genre de problème que nous avons eu avec les hélicoptères Chinook.

Donc, si les exigences demeurent les mêmes, le prix sera fixe. Il y aura une date garantie de livraison à un prix fixe.

M. Kory G. Mathews: Oui. Pour ce qui est du prix fixe, il faut préciser que le prix du soutien technique est également fixe pendant 20 ans, et que le marché ne porte pas donc uniquement sur le prix d'achat.

L'hon. Dominic LeBlanc: Et vous pourriez nous offrir ce prix fixe également?

M. Kory G. Mathews: Je peux vous dire que ça serait effectivement une option. Nous pourrions également vous proposer une option plus abordable étant donné certains des risques qui surviennent sur une période de 20 ans; cette option consisterait à partir du prix de livraison de l'avion, puis à ajouter des options. Si vous souhaitez et même imposez un prix fixe, nous pourrions certainement nous plier à vos vœux et nous vous fournirons des données pour appuyer nos prétentions.

L'hon. Dominic LeBlanc: Merci.

Le président: Merci beaucoup.

C'est M. Hawn qui a la parole.

L'hon. Laurie Hawn: Restons un peu sur la question des Australiens. On parle ici d'avions de quatrième et de cinquième génération. Les Australiens ont acheté le F-18E/F sans appel d'offres compétitif pour remplacer le F-111 en attendant de recevoir leur avion de cinquième génération qui sera, sans appel d'offres également, le F-35. Ils ont pris cette décision après une série d'évaluations effectuées dans le cadre du protocole d'entente auquel nous étions également partie au côté de huit autres pays qui ont donc fait des évaluations semblables.

Comme les Australiens ont décidé, pour une raison ou une autre, d'acheter le Hornet sans appel d'offres puis de refaire la même chose pour un avion de cinquième génération, qui n'est pas le Super Hornet, ne pensez-vous pas que votre avion de combat n'est justement pas un appareil de cinquième génération?

•(1625)

M. Kory G. Mathews: Non, je ne pense pas. Je me répète, mais je crois que toute cette discussion autour d'appareils de quatrième et de cinquième génération relève purement du marketing et je crois qu'il serait beaucoup mieux de parler des exigences précises des clients et de voir quel système d'arme répond le mieux à ces exigences, au meilleur prix.

L'hon. Laurie Hawn: Très précisément. Moi, je pense que c'est ce que ces 10 pays ont fait.

Revenons-en à la question des coûts pour un instant après quoi mon collègue pourra poser sa question. Êtes-vous prêt? Je sais que cela ne relève pas de votre décision, mais auriez-vous des réserves à ce que l'U.S. Navy nous autorise à rendre publiques les données de coût qu'elle nous a transmises au sujet du Super Hornet afin que nous puissions, dès demain, rendre publique une comparaison des coûts entre le Super Hornet, d'après les données de l'U.S. Navy, et le F-35?

M. Kory G. Mathews: Je crois avoir déjà répondu à cela, monsieur, et vous avoir dit que selon le type d'information dont il s'agit, il me faudrait vérifier, de retour à mon bureau, si ce ne sont pas des données exclusives à Boeing qui ont été diffusées. Quoi qu'il en soit, cette décision serait davantage celle de la marine américaine que la mienne.

Puisque nous parlons de coût, je crois qu'il est absolument important de préciser qu'il y a ici, comme dans tout autre domaine,

une différence entre le prix garanti connu et le prix prévu. Je crois donc qu'il faut garder ce distinguo à l'esprit dans nos discussions.

L'hon. Laurie Hawn: Je suis d'accord.

Vous ne pouvez peut-être pas me répondre, mais pouvez-vous me donner le coût de l'EF-18 entièrement équipé en dollars de 2016?

M. Kory G. Mathews: Pour l'US Navy, le prix pluriannuel numéro deux était d'environ 52,3 millions de dollars. Le prix pluriannuel numéro trois, sans moteur, était de 42,3 millions de dollars, en dollars de l'époque, et il faudra que je vois ce que cela donne... Par ailleurs, c'est là un prix national consenti à la marine américaine. Donc, le prix pluriannuel numéro trois, sans les moteurs, qui viennent à part, est de 42,3 millions de dollars et c'est celui qui nous intéresse ici.

L'hon. Laurie Hawn: Mais ce n'est pas le coût total de l'avion. Ces prix pluriannuels ne comprennent pas toute une série d'équipements dont l'avion a besoin pour évoluer.

Le président: Écoutez.

L'hon. Laurie Hawn: Les canons, les brouilleurs, les moteurs. Autrement dit, ce prix ne veut rien dire. Quel était le prix de l'avion complet, prêt au combat?

M. Kory G. Mathews: Le prix numéro deux pluriannuel pour l'avion au complet, prêt au combat, avec la réduction de 10 p. 100, était d'environ 53 millions de dollars.

L'hon. Laurie Hawn: Très bien. Ça, ce n'est pas avec tout l'équipement.

Le président: Parfait, merci.

Merci beaucoup, monsieur Mathews.

Nous devons céder la parole à un autre Conservateur.

Monsieur Hawn, il vous reste deux minutes, si vous voulez en profiter, à moins que ce soit M. Braid. Ce sera le dernier à parler.

Monsieur Braid, pour trois minutes.

M. Peter Braid: Merci, monsieur le président.

J'utilise les dernières minutes.

Vous avez bien vendu 500 appareils à l'U.S. Navy et le nombre continu d'évoluer, c'est exact?

M. Kory G. Mathews: C'est le total prévu au programme de référence, monsieur, dans le cas du programme pluriannuel numéro trois, il s'agit de 124 avions.

M. Peter Braid: Ne pensez-vous pas qu'il y aurait de meilleures économies d'échelle à réaliser si l'achat portait sur 3 000 à 5 000 avions plutôt que sur 500?

M. Kory G. Mathews: Les taux de production peuvent avoir une répercussion sur les coûts. Il faudrait forcément tenir compte des taux de production prévus et de la rapidité avec laquelle il sera possible d'arriver au bout de la courbe d'acquisition.

M. Peter Braid: En serait-il de même pour les coûts de la maintenance et de l'achat des pièces de rechange, si on parle de volume d'achat élevé?

M. Kory G. Mathews: C'est une considération. Dans le cas du système d'arme dont vous parlez, c'est sans doute du point de vue de la fiabilité et de la facilité de maintenance que les gains seraient les plus importants en cours d'utilisation.

M. Peter Braid: C'est parfait.

Tout à l'heure, nous avons parlé de l'échéancier de production du Super Hornet. Pour l'instant, quand envisagez-vous de fermer les chaînes de montage de cet avion?

M. Kory G. Mathews: Pour l'instant, d'après les commandes fermes, c'est 2015.

M. Peter Braid: 2015.

M. Kory G. Mathews: Cependant, en ma qualité de gestionnaire de programme, permettez-moi de vous dire que je suis certain que nous continuerons de produire ces appareils bien après 2020. Il faut voir ce qui s'est passé avec une autre chaîne de montage, à St. Louis, et se dire qu'il est également possible de prolonger la production là-bas. J'ai confiance dans ce système d'arme. Je suis certain qu'il va répondre aux exigences américaines et étrangères et que nous continuerons à produire cet appareil pendant longtemps encore.

• (1630)

M. Peter Braid: La décision d'arrêter cette chaîne de production, quelle que soit l'année, est-elle une décision du gouvernement américain ou une décision de Boeing?

M. Kory G. Mathews: En définitive, ce sera une décision de Boeing fondée sur ce que nous pensons être nos besoins de production dans l'avenir. Nous sommes tenus de répondre au programme de référence.

M. Peter Braid: Qui possède l'équipement sur la chaîne de production, Boeing ou le gouvernement américain?

M. Kory G. Mathews: Vous voulez sans doute parler des machines-outils?

M. Peter Braid: C'est ça.

M. Kory G. Mathews: Je vais devoir vous donner la réponse plus tard. Je pense qu'une partie des machines-outils appartient à Boeing, mais je vous donnerai une réponse plus complète, monsieur.

Le président: C'est tout. Je vous remercie beaucoup.

Merci beaucoup, monsieur Mathews.

Nous allons suspendre nos travaux pendant deux minutes, puis nous accueillerons les témoins de Dassault Aviation.

Merci.

• (1630)

(Pause)

• (1635)

[Français]

Le président: Bonjour, nous reprenons nos travaux de la 32^e séance du Comité permanent de la défense nationale, en ce qui concerne l'étude de la nouvelle génération d'avions de chasse, conformément au paragraphe 108(2) du Règlement.

De la compagnie Dassault Aviation, nous avons comme témoin M. Yves Robins, chargé de mission.

Je vous remercie d'être avec nous, monsieur Robins. Je vous cède la parole pour huit à dix minutes. Ensuite, les membres du comité pourront vous poser des questions.

La parole est donc à vous.

M. Yves Robins (directeur adjoint, Direction générale internationale, Dassault Aviation): Merci, monsieur le président, mesdames et messieurs les distingués parlementaires.

Permettez-moi tout d'abord de vous remercier de cette invitation à comparaître devant vous et à vous fournir quelques informations sur notre société et sur l'avion de combat Rafale. C'est à la fois un privilège et un honneur.

[Traduction]

Permettez-moi de commencer par vous dire deux ou trois mots sur notre compagnie. Nous sommes une société assez particulière sur la scène aérospatiale européenne, puisque nous sommes sans doute le seul avionneur dans le monde à être encore entièrement détenu par la famille fondatrice. La société a été fondée par feu Marcel Dassault et elle est encore majoritairement détenue par Serge Dassault et sa famille.

L'année dernière, nous avons enregistré un chiffre d'affaires d'environ 3,5 milliards d'euros dont 70 p. 100 grâce à nos activités civiles, puisque nous avons le privilège d'être un chef de file mondial dans le domaine des avions d'affaires au côté du canadien Bombardier et de l'américain Gulfstream Aerospace.

Nous présentons, en outre, la particularité d'avoir une très grande expérience dans le domaine du développement d'avions de combat. Au cours de 60 dernières années, Dassault a livré quelque 7 500 avions à 70 pays, pas uniquement des avions de combat, mais aussi des avions d'affaires. Cette flotte d'appareils a totalisé 20 millions d'heures de vol.

Notre expérience est plutôt unique en Europe où nous nous positionnons en qualité de principal entrepreneur dans le domaine de l'intégration des avions de combat et des systèmes complexes. Pour ce qui est de nos produits, commençons par parler des avions d'affaires. Nous en avons livré plus de 2 000 de la famille Falcon. Même si nous sommes en concurrence avec l'industrie aérospatiale canadienne, puisque Bombardier produit aussi beaucoup d'avions d'affaires, il se trouve que nous sommes associés à cette même industrie aérospatiale canadienne. En effet, Pratt & Whitney Canada est le motoriste qui équipe un grand nombre de nos avions d'affaires dont un de nos tout derniers, le Falcon 7X qui est l'appareil se vendant le mieux dans sa catégorie.

Nous travaillons également sur le programme nEUROn qui est un programme de coopération européenne ayant pour objet d'élaborer une technologie de démonstration dans le domaine des véhicules de combat aérien non pilotés, les UCAV. Nous nous intéressons, à ce sujet, à une caractéristique dont vous avez déjà traité lors de cette même séance, c'est-à-dire la furtivité. Il est évident qu'une des caractéristiques de l'UCAV sera son haut degré de furtivité. nEUROn vise à mettre au point un certain nombre de technologies dont l'industrie aérospatiale européenne aura besoin dans les 35 à 40 prochaines années pour développer la future génération d'avions de combat.

Enfin, notre principal programme est celui du Rafale, chasseur omnirôle. Je vous épargnerai tout ce qui est données chiffrées et technicalités, et je me mets à votre disposition pour répondre à vos questions. Permettez-moi simplement, avant cela, de vous parler des principes fondateurs de l'avion de combat Rafale.

• (1640)

[Français]

Le premier de ces principes fondateurs, c'est le concept « omnirôle ». Il faut comprendre la problématique de la défense française qui, en 1995, disposait d'à peu près 697 avions de combat. Aux termes du Livre blanc sur la défense et la sécurité nationale de la France, elle a pour objectif en 2025 d'aligner 300 avions de combat. Il s'agissait donc de remplacer sept différents types d'avions de combat par un seul type d'avions de combat, en service dans l'armée de l'air et dans la marine.

Cet avion doit, à lui seul, être capable de faire des missions de défense aérienne, d'attaque en profondeur, d'appui rapproché, d'attaque anti-navire en mer, de reconnaissance tactique et stratégique et — spécificité de la France — d'attaque nucléaire dans le cadre de la Force de dissuasion nucléaire française.

Actuellement, le programme prévoit la construction de 284 Rafale. Il y en a 180 qui ont été commandés de manière ferme par le gouvernement français. On en a livré à peu près 90. Ils sont entrés en service en 2004 au sein de la marine nationale française et en 2006 dans l'armée de l'air française.

Le deuxième principe fondateur de cet avion — et c'est un sujet que vous avez déjà abordé — est l'interopérabilité. Cet avion a été conçu pour opérer conjointement dans le cadre d'opérations multinationales et pour offrir une connectivité parfaite et totale avec tout le matériel des pays alliés, que ça soit les pays nord-américains ou les autres pays européens au sein de l'OTAN.

Cette interopérabilité n'est pas un principe mais une démonstration. Elle a été faite à plusieurs reprises. Le Rafale a déjà été engagé trois fois en missions de combat en Afghanistan et il a démontré son interopérabilité dans l'appui qu'il a fourni aux troupes de la coalition en Afghanistan. Il a également eu l'occasion de le prouver par trois fois à bord des porte-avions de la marine américaine, U.S. Navy, puisque des détachements de Rafale ont opéré à bord de l'*Enterprise* et du *Harry S. Truman* et, au mois de juin de cette année, à bord du porte-avions *Theodore Roosevelt*. Pendant une semaine, quatre Rafale ont été intégrés dans une unité de F-18E Super Hornet à bord du porte-avions.

Plus récemment, cette interopérabilité vient d'être aussi démontrée il y a quelques jours par la signature d'un traité de coopération entre la France et la Grande-Bretagne, au terme duquel des F-35 britanniques opéreront dans le futur avec des Rafale, à la fois à bord du porte-avions britannique *Prince of Wales* et du *Charles de Gaulle*.

Le dernier principe fondateur de la conception du Rafale est un fort potentiel de croissance grâce à une architecture ouverte de son système. Le Rafale va devoir être opérationnel pendant 30 ou 40 ans au sein des forces armées françaises. Il est donc essentiel de lui permettre d'évoluer au fur et à mesure des changements de la menace, mais aussi des progrès accomplis dans les technologies et les systèmes d'armes. C'est cette architecture ouverte qui lui permet d'évoluer dans le temps à travers des standards successifs.

Je crois que je vais en rester là, pour le moment, et je me tiens à votre disposition pour répondre à vos questions.

●(1645)

Le président: Merci, monsieur Robins.

Monsieur LeBlanc, vous avez la parole.

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

Merci, monsieur Robins, de votre présentation et pour votre présence ici aujourd'hui. Pour commencer, je vais poser les questions que j'ai posées à vos confrères de Boeing. Mes collègues vont peut-être faire un suivi si on en a le temps.

Vous êtes sûrement au courant d'un document que le gouvernement canadien a distribué au mois d'octobre, qui s'intitulait « Capacités de haut niveau obligatoires de la prochaine génération des avions de chasse du Canada ». Vous avez évidemment pris connaissance de ce document, n'est-ce pas?

M. Yves Robins: Oui, nous en avons pris connaissance, et je peux vous dire que le Rafale répond aux spécifications qui sont énoncées dans ce document.

L'hon. Dominic LeBlanc: Parfait. Vous avez aussi pris connaissance du témoignage du lieutenant-général et chef d'état-major de la Force aérienne, devant ce comité il y a une semaine? Il a commenté de vive voix ce document. Vous avez lu son témoignage et vous estimez encore que votre avion satisfait aux exigences qu'a décrites le lieutenant-général Deschamps?

M. Yves Robins: Absolument.

L'hon. Dominic LeBlanc: J'ai une autre question au sujet du prix. Évidemment, pour tous les gouvernements, y compris les gouvernements européens, la question de l'argent est un un peu compliquée ces temps-ci.

Or, si le gouvernement canadien était intéressé à obtenir, par exemple, un prix fixe... Vous avez entendu la discussion avec les gens de Boeing. Il vous faut des renseignements très spécifiques et techniques, en fonction de besoins très détaillés. Si le gouvernement canadien vous fournissait tous les détails essentiels, très spécifiques, concernant leur achat, seriez-vous en mesure de lui donner un prix fixe pour le coût de l'avion que vous aimeriez lui fournir?

M. Yves Robins: Est-ce dans le cadre de cet exercice-ci ou dans le cadre d'un appel d'offres? Cela dépend. Il est évident que nous sommes à la disposition du gouvernement canadien pour lui fournir toutes les informations qu'il souhaiterait avoir.

L'hon. Dominic LeBlanc: Par exemple, s'il y avait un appel d'offres, une compétition publique très détaillée, votre soumission comprendrait un prix fixe.

M. Yves Robins: À cette étape-ci, je ne suis pas en mesure et je n'ai pas l'autorité de vous donner une réponse à ce sujet. Je peux vous assurer que ce serait étudié de manière extrêmement soignée et détaillée. Cependant, aujourd'hui, je ne suis pas autorisé à prendre un engagement à ce sujet.

L'hon. Dominic LeBlanc: Je comprends que ce soit un peu hypothétique, parce qu'on est loin d'avoir une « compétition ».

M. Yves Robins: Exactement.

L'hon. Dominic LeBlanc: Pour les pays qui achètent, par exemple, des avions européens, la question des retombées pour leur propre industrie est évidemment très importante. C'est aussi le cas pour le Canada. Si, éventuellement, il y avait une « compétition », votre société serait favorable, je suppose, à garantir — comme ça a été le cas dans le passé lors d'autres achats d'équipement militaire — un montant fixe de retombées économiques pour le Canada, selon le montant de l'achat du gouvernement canadien.

M. Yves Robins: Nous avons une très longue tradition, au sein de notre société, de coopération industrielle avec nos clients. C'est un peu dans l'ADN et dans les gènes de notre société. Par le passé, il y a eu de nombreux programmes d'acquisition d'avions de combat chez nous, qui ont donné lieu à des programmes de coopération industrielle avec nos pays-clients, en ce qui concerne le Mirage 2000, le Mirage F1, le Mirage 5 et des pays comme la Grèce, la Belgique, l'Espagne, les Émirats arabes unis, Taiwan.

Chaque fois, nous avons démontré notre capacité à nous adapter aux besoins de notre pays-client en matière de coopération industrielle. C'est à lui de dire ce qu'il souhaite et c'est à nous d'apporter une réponse, dans la mesure du possible, qui le satisfasse.

Très souvent, ce qui gouverne notre réponse et nos propositions en matière de coopération industrielle, c'est un principe extrêmement important en matière de transferts de technologie. À partir du moment où le gouvernement français décide de vendre un avion de combat à un pays ami, nous ne mettons aucune restriction sur les transferts de technologie. C'est très important, surtout aujourd'hui où la part électronique dans un système de navigation et d'attaque des avions de combat est extrêmement importante et où, par exemple, il est essentiel pour les pays-clients qui en ont la capacité, d'adapter le système d'armes à leurs propres besoins, ensuite, d'accompagner la vie et l'évolution de cet avion pendant 30 ou 40 ans. Il est essentiel dans ces cas-là généralement, par exemple, de transmettre aux pays-clients les ressources par l'intermédiaire d'un atelier d'ingénierie logicielle afin de pouvoir accompagner la vie et « customiser » l'avion pour mieux répondre aux besoins de l'armée de l'air non seulement immédiatement, mais dans les années qui suivent.

• (1650)

L'hon. Dominic LeBlanc: Votre réponse à cette question est très importante.

Merci, je n'ai pas d'autres questions.

Le président: Merci, monsieur LeBlanc.

Je cède la parole à M. Bachand.

M. Claude Bachand: Merci, monsieur le président.

Monsieur Robins, quand vous dites qu'il n'y a aucune restriction en ce qui concerne les transferts de technologie, cela correspond-il à un terme que j'entends de plus en plus en Europe, ITAR-free ?

M. Yves Robins: ITAR est un terme propre à une législation aux États-Unis. Ce n'est pas une législation européenne. Un avion de combat comme le Rafale est 100 p. 100 français. Le gouvernement français est donc libre de décider vers quel pays il l'exporte et vers quel pays il transfère la technologie.

M. Claude Bachand: Vous avez dit que la seule condition, cependant, est qu'il fallait que ce soit un pays allié. Vous ne pourriez pas transférer cette technologie à la Chine ou à l'Iran.

M. Yves Robins: Le gouvernement français a des obligations internationales. Je vous rappelle qu'il y a un embargo de l'Union européenne sur les ventes d'équipements de défense à destination de la Chine. Le gouvernement français n'a pas l'habitude de vendre des équipements de défense à des pays qui posent problème sur la scène internationale comme la Corée du Nord ou d'autres pays.

M. Claude Bachand: Très bien. Il y a un ancien pilote de la patrouille acrobatique Red Arrows de la RAF, qui s'appelle Peter Collins. Je ne sais pas si vous connaissez M. Collins.

M. Yves Robins: Je connais très bien M. Collins.

M. Claude Bachand: Après avoir volé sur le Rafale, il déclare ceci à propos du Rafale: « [...] simplement le meilleur et le plus complet avion de combat sur lequel j'ai volé. Si je devais aller au combat, quelle que soit la mission, contre quiconque, je choisirais sans hésitation le Rafale. » L'article continue en disant que M. Peter Collins compare aussi le Rafale au F-22 et au F-35 et, pour connaître la suite, il faut, dit-on, « lire en ligne ». Malheureusement, mon histoire s'arrête là.

Pourriez-vous me dire ce qui est dit par la suite? M. Collins a comparé le F-22 et le F-35. Est-ce qu'on peut lire ce texte?

M. Yves Robins: Écoutez, je peux sans problème vous transmettre une copie complète de l'article de M. Collins qui est paru dans *Flight International*, la revue britannique. J'ignore ce que M. Collins dit au sujet du F-35 et du F-22. Tout ce que je peux vous

dire, c'est que le Rafale a affronté l'avion aujourd'hui le plus puissant du monde, qui est le F-22, au cours d'un exercice aux Émirats arabes unis, l'année dernière, — il s'en est sorti très honorablement — et que le Rafale a participé à une évaluation aux Pays-Bas lorsque le pays a pris sa décision sur l'avion de prochaine génération. Les Pays-Bas ont fait une évaluation de trois types d'appareils: le F-35, le Rafale et l'Eurofighter. Cette évaluation accordait un total de points possible de 8,5 points. Le F-35 a terminé cette évaluation avec 6,97 points. Le Rafale l'a terminée avec 6,95 points, c'est-à-dire 2 centièmes de points de différence. J'insiste sur le fait qu'à l'époque, le F-35 n'était qu'un avion sur papier. Cette évaluation néerlandaise a donc dû être faite uniquement sur la base de documents alors que, en ce qui concerne le Rafale, une équipe de l'armée de l'air néerlandaise est venue faire une évaluation en vol complète, en faisant plusieurs missions et en jugeant sur pièce de la manière dont le Rafale se comportait.

À cet égard, sans aucune crainte, nous considérons qu'aujourd'hui le Rafale n'a rien à envier à un avion comme le F-35.

• (1655)

M. Claude Bachand: Savez-vous quels résultats avait obtenus le F-22?

M. Yves Robins: Non, le F-22 n'avait pas été évalué par les Pays-Bas.

M. Claude Bachand: Il y avait seulement le F-35.

M. Yves Robins: Oui. Le F-35 et l'Eurofighter.

M. Claude Bachand: L'Eurofighter avait-il été évalué également?

M. Yves Robins: Oui.

L'Eurofighter avait obtenu 5,88 points. Cela a été repris par la presse néerlandaise et par le quotidien *The Telegraph*.

M. Claude Bachand: Peut-on dire que le Rafale a la qualité d'être furtif? Cela semble être une chose très importante actuellement, pour le gouvernement.

M. Yves Robins: Le Rafale est furtif. L'approche faite par notre client, l'armée de l'air française — le Rafale a été construit pour notre client — est différente de celle faite pour un avion comme le F-35. L'armée de l'air française met l'accent sur un concept qu'elle dénomme « observabilité très basse ». Pour l'armée de l'air française, l'observabilité très basse est un *mix* de furtivité, de gestion passive du système d'armes et d'optimisation des trajectoires de la mission.

Je m'explique. Le Rafale incorpore des caractéristiques de furtivité par son dessin, sa conception, ses revêtements absorbant des radiations radars et par le traitement de ce que l'on appelle les *infrared hotspots*. De plus, il y a une gestion très optimisée des capteurs pour la mission qui peuvent opérer de manière complètement passive et, donc, ne pas faire repérer le Rafale durant sa mission. En outre, la capacité du Rafale de faire du suivi de terrain à très basse altitude de manière extrêmement sophistiquée et optimisée lui assure un très haut pourcentage de réussite de sa mission.

Le président: Parfait. Merci, monsieur Robins.

Je vais donner la parole à M. Harris.

[Traduction]

M. Jack Harris: Merci, monsieur le président.

Merci, monsieur Robins.

Le Rafale... Vous avez entendu nos échanges à propos des générations — de la quatrième et de la cinquième génération. J'ai même vu un article dans lequel on laisse entendre que Boeing a mis au point un avion de sixième génération, même si l'on nous a dit tout à l'heure que l'emploi de ce terme ne sert qu'à des fins de marketing.

Est-ce que le fait de parler de quatrième ou de cinquième génération a un véritable sens pour votre société? Si c'est le cas, où le Rafale se situe-t-il?

M. Yves Robins: Honnêtement pas, monsieur. Nous estimons que tout ce discours sur les générations est purement commercial. Dès la fin de la Seconde Guerre mondiale, notre société a adopté pour philosophie de mettre au point des prototypes successifs et de les améliorer en cours de route au fur et à mesure des progrès technologiques. Nous tirons notre expérience de la mise au point et de la construction de plus de 100 prototypes depuis 1946. À chaque fois, nous avons apporté à chacun de nos appareils des améliorations progressives, étape par étape.

Pour ce qui est du Rafale, je vous ai expliqué qu'un des principes fondateurs de sa conception est qu'elle est très ouverte, qu'elle présente un excellent potentiel de croissance grâce à une architecture ouverte. Que cela signifie-t-il? Eh bien, que le Rafale est entré en service en 2004 au sein de la marine française et qu'en 2010, de nos jours, il a déjà fait l'objet de trois améliorations importantes: le Rafale F-1 était un appareil essentiellement destiné à des missions air-air; le F-2 a été amélioré pour assurer en plus des missions air-sol; le F-3, qui est une amélioration du F-2 a été doté de capacités supplémentaires, notamment en matière d'attaque anti-navire en mer, de reconnaissance et de frappe nucléaire.

Le Rafale n'est pas figé dans le temps. Il se veut un concept évolutif permettant à l'avionneur que nous sommes de garder le pas sur le progrès technologique, si bien que l'avion sera perfectionné et amélioré tout au long de ses 30 années de vie opérationnelle.

Comment pourrait-on plaquer la notion de génération sur ce concept? Le Rafale F-3 sera-t-il de la génération 4,87? Et à mon réveil, demain matin, vais-je me dire que le F-4 sera de la génération 5,3? Pas vraiment. La philosophie qui sous-tend le développement du Rafale est toute autre et elle échappe entièrement à ce débat sur les générations.

• (1700)

M. Jack Harris: Merci, monsieur.

D'après les données dont je dispose, le coût de départ usine d'un Rafale C, qui, je crois, correspond au modèle de l'armée de l'air, était d'environ 82 millions USD en 2008. Je suis bien conscient qu'il faut parler de ce qui se trouve à bord de l'avion, de sa configuration, etc. Cependant, vaut-il la peine de discuter d'un ordre de prix?

M. Yves Robins: Il est évidemment très difficile de parler prix parce que tout dépend du nombre d'avions, des options et ainsi de suite. Disons, grosso modo, que le coût de départ usine d'un Rafale se situe actuellement aux alentours de 70 millions d'euros, ce qui rejoint donc plus ou moins vos données.

Évidemment, le prix est influencé par un grand nombre de facteurs. Il faut savoir que le prix du Rafale a toujours été mentionné dans les budgets de l'État français et que, selon un récent rapport de la Cour des comptes, depuis le tout début du programme, dans les années 1990, le prix de l'appareil n'a dévié que de 4 p. 100, ce qui est très peu quand on le compare à d'autres programmes d'avions de combat occidentaux.

M. Jack Harris: Monsieur, est-ce que votre compagnie a eu des échanges avec les Forces canadiennes ou avec le ministère de la

Défense nationale quant à la possibilité que votre avion soit retenu pour remplacer le F-18?

M. Yves Robins: Non, monsieur. Le dernier contact que nous avons eu avec des représentants du gouvernement canadien et de votre armée de l'air remonte au 22 février 2006, quand nous avons reçu à Saint-Cloud, pour deux ou trois heures, une délégation des Forces armées canadiennes composée de deux ou trois officiers. Ils ont été renseignés au sujet du programme Rafale de même, je crois, que du programme nEUROn, et ce fut tout.

M. Jack Harris: Je conclus de votre présence ici que votre compagnie serait intéressée à participer à un appel d'offres compétitif.

M. Yves Robins: Il faut voir comment les choses se passeront. Évidemment, je... Tout d'abord, je suis ici pour répondre à votre invitation et vous communiquer des informations au sujet du Rafale, et nous sommes ravis de cette occasion que vous nous avez donnée.

M. Jack Harris: Vous avez parlé d'interopérabilité, mais on nous a laissé entendre que les capacités d'un avion de cinquième génération s'articulent autour de capteurs, d'un système de fusion de données et de capacités de survivabilité. Pouvez-vous nous parler un peu de la survivabilité de votre avion?

M. Yves Robins: La survivabilité tient principalement à un mix d'observabilité très basse, de dispositifs embarqués de contre-mesure électronique de pointe, de gestion passive du système d'arme, de furtivité, d'un très haut degré de sophistication des systèmes et de leur redondance, et ainsi de suite.

[Français]

Le président: Merci, monsieur Robins.

Je vais maintenant donner la parole à *Mrs. Gallant*.

[Traduction]

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

À combien se chiffre la flotte de Rafale dans le monde? Vous avez parlé de 180 pour la France, puis vous avez mentionné le chiffre de 600. Pour l'instant, combien de Rafale ont été commandés dans le monde entier?

• (1705)

M. Yves Robins: Pour l'instant, le Rafale a été commandé par l'armée française en vertu d'un contrat ferme pluriannuel portant sur 180 machines pour un besoin total de 284.

Nous sommes évidemment en discussion avec plusieurs pays au sujet de la possibilité d'exporter notre avion. Certains dont vous avez peut-être entendu parler — comme le Brésil, les Émirats, l'Inde avec son appel d'offres pour le MMRCA. Nous estimons donc que, dans l'avenir, notre marché potentiel sera d'au moins 300 avions. L'appareil demeurera en production jusqu'aux environs de 2025.

Mme Cheryl Gallant: Si votre flotte était de 3 000 à 5 000 avions, ne pensez-vous pas que vos économies d'échelle seraient meilleures?

M. Yves Robins: C'est possible, ça dépend, mais je ne suis pas un grand expert.

Mme Cheryl Gallant: Vous avez dit que le prix de votre avion, entièrement équipé pour le combat, est de 70 millions d'euros. C'est deux fois plus que le prix avancé pour le F-35. Est-ce que c'est en dollars d'aujourd'hui?

M. Yves Robins: Ce n'est pas en dollars, c'est en euros.

Mme Cheryl Gallant: Est-ce que c'est en euros d'aujourd'hui ou en euros de 2015?

M. Yves Robins: J'ai indiqué tout à l'heure que ce prix n'était qu'une approximation.

Mme Cheryl Gallant: Et ce prix ne comprendrait aucune redevance pour les acheteurs ni rien de ce genre.

Serez-vous d'accord avec moi si je dis que les économies d'échelle seraient plus intéressantes si nous achetions des pièces détachées pour une flotte mondiale de 3 000 à 5 000 avions dont la plupart seraient ceux prévus au protocole d'entente, que pour une flotte de quelque centaine d'appareils?

M. Yves Robins: Je ne suis pas un grand expert de la chose. Tout dépend du niveau de concurrence entre les fabricants de ces pièces.

Mme Cheryl Gallant: Et vous êtes certain que la chaîne de production du Rafale sera maintenue pendant 35 ans.

M. Yves Robins: La chaîne de production sera maintenue jusqu'en 2025 au moins.

Mme Cheryl Gallant: Jusqu'en 2035.

M. Yves Robins: Jusqu'en 2025.

Mme Cheryl Gallant: D'accord, jusqu'en 2025. Donc, ça n'ira pas après 2050, rien n'est prévu après cela.

M. Yves Robins: Vous avez dit après 2050?

Mme Cheryl Gallant: Oui, jusqu'en 2050 et après. Serez-vous en mesure de continuer à fournir les pièces et le reste?

M. Yves Robins: C'est qu'il y a une différence entre la production d'un avion et la capacité de l'avionneur à contribuer à son maintien en service. Aujourd'hui encore, nous continuons sans trop de problèmes à contribuer à la maintenance de Mirage III et de Mirage V qui ont été mis en service à la fin des années 1960.

Mme Cheryl Gallant: Est-ce que beaucoup d'autres partenaires du protocole d'entente concernant le JSF ont décidé de retenir le Rafale comme solution à long terme?

M. Yves Robins: Non. Aujourd'hui, le Rafale n'a été commandé que par l'armée française.

Mme Cheryl Gallant: Pouvez-vous m'expliquer pourquoi aucun des autres partenaires au protocole d'entente concernant le JSF n'a choisi le Rafale comme solution à long terme?

M. Yves Robins: Je n'en ai aucune idée. Ils se sont sans doute dit qu'ils avaient fait le meilleur choix.

Ce que je peux vous dire c'est que, dans un cas, celui des Pays-Bas, nous nous sommes retrouvés presque nez à nez avec le F-35. J'estime, en effet, qu'un centième de points d'écart nous place à peu près à égalité avec le F-35.

Mme Cheryl Gallant: Pourquoi les Hollandais ne l'ont-ils pas acheté?

M. Yves Robins: Ils sont souverains dans leur décision.

Mme Cheryl Gallant: Parfait.

Si le Canada prenait la maintenance à sa charge, aurait-il immédiatement et sans restriction accès à la propriété intellectuelle?

M. Yves Robins: Notre société et le gouvernement français ont pour politique de donner à tout client acheteur le plein accès, sans aucune restriction, à tout le contenu technologique de l'avion.

Mme Cheryl Gallant: Vous avez dit appliquer une forme de furtivité, d'observabilité très basse, de gestion passive du système d'arme du Rafale et que, compte tenu de son architecture ouverte... Le Canada aura certains besoins particuliers pour ses 65 avions. Allez-vous payer pour l'ensemble de la recherche et du développement de même que pour la modernisation du Rafale en fonction des desiderata du Canada, s'il décide d'acheter cet appareil?

• (1710)

M. Yves Robins: C'est habituellement le client qui paie pour des développements particuliers.

Mme Cheryl Gallant: Le Rafale pourrait-il, à long terme, être exploité en toute interopérabilité avec le F-35 de nos partenaires au protocole d'entente, c'est-à-dire jusqu'en 2015?

M. Yves Robins: Bien sûr. Si ce n'était pas le cas, cela voudrait dire que la France ne peut pas participer à des opérations multinationales auprès de ses alliés de l'OTAN, ce qu'elle fait pourtant. Le Rafale est pleinement interopérable en ce qui concerne ses alliés. Les choses en resteront là et l'appareil aura la capacité — et il l'a d'ailleurs déjà — d'être pleinement intégré dans un environnement C4I avec des systèmes alliés comme le standard Link 16 et les radios Crypto. Il a déjà la capacité de combatte en réseau infocentré et, comme beaucoup d'appareils du futur, il comporte un système de fusion de données à partir de capteurs multiples.

[Français]

Le président: Merci bien, monsieur Robins.

Je vais maintenant donner la parole à M. McKay.

[Traduction]

L'hon. John McKay: Merci, monsieur le président.

Il semble extrêmement difficile d'avoir une bonne idée du prix d'achat. Le F-35 est passé de 50 à 70 millions de dollars et le témoin de Boeing que nous avons entendu tout à l'heure a déclaré que le prix de son avion prêt au combat est de 52 millions de dollars ou de 42 millions de dollars sans moteur — et on ne sait pas au juste s'il est livré avec des ailes — tandis que vous semblez exiger 70 millions d'euros ce qui, a priori, fait que votre avion est légèrement plus cher que le F-35. Pourtant, vous avez aussi déclaré que vous aviez fini à un poil derrière le F-35 dans une compétition. En fin de compte, ce n'est pas vous qui l'avez remporté.

Parlez-moi de cette compétition. Ne pensez-vous pas qu'elle constitue une violation du protocole d'entente signé par les partenaires du projet F-35?

M. Yves Robins: Excusez-moi, je n'ai pas très bien compris. Vous voulez savoir si la compétition représentait une violation...?

L'hon. John McKay: On nous a dit que nous ne pouvons pas participer à cette compétition à cause du protocole d'entente, mais les Hollandais ont le même problème que nous, alors comment se fait-il qu'ils aient pu organiser une compétition et pas nous?

En ce qui vous concerne, ce n'était pas votre problème.

M. Yves Robins: Non, non... Eh bien le parlement hollandais a ordonné au gouvernement d'évaluer les différents modèles d'appareil sélectionnés, ce qu'il a fait.

L'hon. John McKay: Quels avions étaient en concurrence?

M. Yves Robins: Le F-35, le Rafale, l'Eurofighter et je crois aussi le Griffen de Saab.

L'hon. John McKay: Comment ces avions se sont-ils classés?

M. Yves Robins: Classés?

L'hon. John McKay: Oui. Dans quel ordre sont-ils arrivés?

M. Yves Robins: Comme je vous le disais, le F-35 et le Rafale ont terminé —

L'hon. John McKay: Quasiment dans un mouchoir de poche.

M. Yves Robins: Oui. L'Eurofighter est arrivé ensuite, puis je crois que c'était le Griffen... À un moment donné, les Hollandais ont dressé une liste restreinte.

L'hon. John McKay: Le Hornet n'était pas en compétition.

M. Yves Robins: Non, pas le Hornet.

L'hon. John McKay: D'accord.

Récemment, la France et la Grande-Bretagne ont conclu une entente véritablement historique consistant à échanger des renseignements et des capacités en matière de défense. Cela a-t-il un quelconque effet sur votre société?

M. Yves Robins: Oui, et un effet très positif parce que cela devrait ouvrir la porte à une coopération avec British aerospace, avec les systèmes de BAE dans le domaine des drones.

L'hon. John McKay: Vous avez dit que vous avez — corrigez-moi si j'ai tort — quelque chose comme 200 avions en commandes fermes.

L'hon. Dominic LeBlanc: Le couperet va tomber.

Le président: Merci, monsieur McKay. Nous apprécions beaucoup votre présence à notre comité.

L'hon. John McKay: Vous m'en voyez enchanté.

Le président: Je passe la parole à M. Payne.

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

Merci de vous être déplacé, monsieur Robins.

Je me propose d'enchaîner sur ce qui s'est dit. Vous avez dit que la compétition a placé le F-35 face à d'autres appareils. Pourriez-vous me donner quelques renseignements plus précis à ce sujet. Était-ce une compétition sur papier? A-t-elle porté sur le prix? A-t-elle porté sur les capacités des machines, sur leur interopérabilité et leur furtivité? Vous pourriez peut-être nous donner un peu plus d'informations.

• (1715)

M. Yves Robins: Si je me souviens bien, il s'agissait d'une évaluation complète des différents modèles d'avion, évaluation réalisée à partir de tous les moyens dont pouvait disposer l'armée de l'air hollandaise.

Évidemment, à cette époque, il n'était pas possible de tester le F-35 en vol et l'évaluation a dû se faire à partir de données nominales que l'avionneur avait communiquées à l'armée de l'air hollandaise. Sinon, les Hollandais se sont rendus chez les autres avionneurs pour

tester leurs avions en vol. Ces évaluations ont été relativement exhaustives. Elles ont porté sur une série de vols destinés à tester les différents aspects opérationnels des appareils. Les Hollandais ont effectué leur évaluation et ont tiré leurs conclusions, après quoi ils ont publié les résultats dans la presse hollandaise.

M. LaVar Payne: Je n'ai pas vu cela, alors...

M. Yves Robins: C'était en 2002.

M. LaVar Payne: Voilà qui soulève des interrogations au sujet de tout ce processus.

L'autre chose dont je voulais que nous parlions, et l'un de mes collègues d'en face y a, je crois, fait allusion, ce sont les retombées industrielles. Vous avez dit que c'est ce que vous aviez fait par le passé. Pourriez-vous nous préciser quelles ont été les retombées industrielles consenties par votre société aux pays où vous avez vendu le Rafale? Sont-elles équivalentes au prix total du contrat? Vous avez aussi parlé de transfert de technologies et...

M. Yves Robins: Je ne vous ai pas parlé des pays qui ont acheté le Rafale. Jusqu'ici, cet avion n'a été vendu qu'en France, mais je faisais allusion à des programmes comme ceux du Mirage 2000, du Mirage F1, du Mirage III et du Mirage V. Cela dépend d'une fois à l'autre, c'est fonction de ce que le pays acheteur souhaite obtenir en termes de retombées industrielles. Par exemple, quand nous avons vendu le Mirage 2000 à l'armée de l'air grecque, il avait été prévu que nous consacrerions une partie de nos moyens à la production d'autres avions. Il s'agissait alors de la production du Mirage 2000 et même du Rafale.

Le président: Merci beaucoup.

Avez-vous une autre question, monsieur Payne?

M. LaVar Payne: Puis-je en poser une autre?

Le président: Vous avez 15 secondes.

M. LaVar Payne: Quinze secondes.

Dans la compétition que vous avez décrite, les Hollandais ont testé les autres avions, mais pas le F-35?

M. Yves Robins: C'est exact.

M. LaVar Payne: Donc, les Hollandais ont choisi le F-35 sur cette base sans même avoir testé l'appareil en vol pour voir quelles étaient ses véritables capacités?

Le président: Brièvement.

M. Yves Robins: Effectivement, les Hollandais se sont fondés sur les renseignements qui leur avaient été communiqués au sujet du F-35. J'imagine que Lockheed Martin a ouvert ses livres pour les Hollandais, à Fort Worth, et que c'est là que toutes les informations nécessaires ont été recueillies.

[Français]

Le président: Merci beaucoup, monsieur Robins.

C'est ce qui termine la 32^e séance du Comité permanent de la défense nationale. Je tiens à remercier les témoins qui ont collaboré à nos travaux. Je remercie également les membres du comité. Bonne journée.

La séance est ajournée.

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>