



Chambre des communes
CANADA

Comité permanent de la défense nationale

NDDN • NUMÉRO 036 • 3^e SESSION • 40^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le jeudi 25 novembre 2010

Président

L'honorable Maxime Bernier

Comité permanent de la défense nationale

Le jeudi 25 novembre 2010

• (1530)

[Traduction]

Le président (L'hon. Maxime Bernier (Beauce, PCC)): Bienvenue à la 36^e séance du Comité permanent de la défense nationale.

[Français]

Aujourd'hui à l'ordre du jour, conformément au paragraphe 108(2) du Règlement, nous allons poursuivre l'étude sur la nouvelle génération d'avions de chasse.

[Traduction]

Nous poursuivons l'étude de la nouvelle génération d'avions de chasse.

Nous accueillons les représentants de...

[Français]

Association internationale des machinistes et des travailleuses de l'aérospatiale, District 11, M. David Chartrand, président, agent d'affaires et directeur recruteur.

Bienvenue. Nous sommes enchantés.

Nous avons aussi M. Pierre Grenier, président du comité usine, Section locale 712.

Bienvenue, monsieur Grenier.

[Traduction]

Nous recevons également des représentants du Syndicat des travailleurs et travailleuses canadiens de l'automobile: Jerome Dias, adjoint au président national; Dawn Cartwright, représentante nationale; et Roland Kiehne, président de la section locale 112. Bienvenue.

Chaque groupe a 10 minutes pour faire un exposé. Les députés poseront ensuite des questions.

Nous pourrions commencer par l'Association internationale des machinistes et des travailleurs et travailleuses de l'aérospatiale.

M. Chartrand a la parole pour 10 minutes et il sera suivi de M. Dias.

Merci beaucoup.

M. David Chartrand (président, agent d'affaires directeur, recruteur, Association internationale des machinistes et des travailleuses de l'aérospatiale - District 11): Merci de nous avoir invités, monsieur le président, madame et messieurs les députés. Au nom de l'Association internationale des machinistes et des travailleurs et travailleuses de l'aérospatiale, c'est avec plaisir que nous comparaissons devant votre comité.

Nous représentons des gens de partout au Canada qui travaillent dans bien des domaines pour le compte de bon nombre d'employeurs, comme l'indique le mémoire remis. Étant donné que nous avons seulement 10 minutes, je ne nommerai pas toutes les entreprises concernées, mais il y a Bombardier Aéronautique, une

société bien connue, L-3 MAS, dans le domaine militaire, et Héroux-Devtek, qui pourraient obtenir des contrats pour les F-35. Nous sommes le plus grand syndicat de l'aérospatiale et nous représentons des gens qui travaillent dans le transport aérien et la maintenance des avions.

Plusieurs des entreprises dont j'ai parlé pourraient obtenir des contrats à la suite de l'achat des F-35 par le Canada. J'insiste pour dire « pourraient », car il n'y a aucune garantie malgré l'annonce de certaines sociétés et du gouvernement. Pour l'instant, la participation canadienne à la construction des appareils est de la pure spéculation.

Les représentants de L-3 Communications et des Industries CPS m'ont dit que ni Lockheed Martin, ni le gouvernement, ni personne ne les a contactés pour soumissionner ou discuter de l'appel d'offres. Plus de 80 entreprises pourraient faire une soumission ou obtenir des contrats.

Je me demande combien de ces 80 sociétés n'ont pas été contactées. Est-ce une stratégie ou une façon de rendre les choses attrayantes, lorsque le gouvernement dit que plus de 80 compagnies peuvent soumissionner? Je ne le sais pas, mais je vous pose la question.

Je me demande aussi ce que les sociétés dites canadiennes pour les fins de ce projet — celles qui pourront soumissionner, mais qui ont également des usines à l'étranger — décideront de faire au pays si elles obtiennent le marché. Quelles garanties le Canada peut-il obtenir à cet égard?

Par exemple, Héroux-Devtek possède des usines aux États-Unis, L-3 MAS ou L-3 Communications y en a un bon nombre et Rolls-Royce et Bombardier exploitent des usines partout dans le monde. Qu'est-ce qui prouve au gouvernement du Canada que le travail sera effectué ici? Lorsque le marché sera accordé, comment va-t-on empêcher des employeurs de donner du travail dans les usines aux États-Unis, en Europe ou ailleurs? Après tout, le gouvernement mexicain était bien à Montréal, cette année, pour convaincre des dirigeants d'entreprises d'exploiter des usines dans son pays.

Que fait le gouvernement pour qu'on tienne promesse? Les contrats comprennent-ils des clauses pénales?

Je n'ai pas lu le protocole d'entente, mais selon les témoignages précédents, voici ce que je comprends de la clause 3.2.1.1.1:

L'achat d'avions d'attaque interarmées sera assujéti aux lois et aux règlements des États, ainsi qu'à l'issue de leurs processus d'acquisition.

Il incombe au Canada d'adopter une politique d'acquisition claire, selon laquelle les dépenses qui répondent aux besoins du gouvernement fédéral, de l'armée ou même des municipalités et des provinces doivent entraîner des retombées salariales semblables ou supérieures. Par exemple, si nous ne pouvons pas nous occuper du F-35 de Lockheed Martin, nous pourrions le faire pour le F-16, le T-50, le C-130J, etc.

Ces 30 dernières années, nous sommes passés maîtres dans la maintenance, la réparation, le contrôle et l'inspection d'aéronefs militaires. Le 19 octobre, M. Dan Ross vous a demandé si vous souhaitiez que vos enfants ou petits-enfants s'accommodent de vieilles technologies. J'ai trouvé la question très pertinente. Je me suis demandé la même chose concernant la maintenance du F-35, qui représente 250 à 300 millions de dollars par année.

●(1535)

Est-ce que je voudrais qu'on effectue dans un autre pays la maintenance des F-35 que pilotent mes enfants? Demanderais-je à d'autres que les meilleurs de s'occuper des 65 avions de chasse F-35? Est-ce que je courrais le risque de devoir attendre plus longtemps pour la maintenance des chasseurs à réaction alors que nous en avons besoin, parce qu'ils ne sont pas une priorité pour l'État étranger qui s'en occupe? Est-ce que je mets mes enfants en danger et est-ce que je compromets la souveraineté du pays en confiant le travail à d'autres?

Imaginez un instant que le gouvernement américain demande à un autre pays de maintenir, de réparer ou de réviser les fusées de son programme spatial. Toutes les technologies et les connaissances qui résultent du programme ont non seulement transformé l'aérospatial aux États-Unis, mais aussi le quotidien de tout le monde. Il importe que nous gardions le contrôle de ce genre de programme, car c'est grâce à lui que nous pouvons compter sur des technologies comme le cellulaire, le micro-ondes, l'écran ACL et bien d'autres.

Grâce à Canadair, à Bombardier et à L-3 MAS, les employés de L-3 MAS ont développé, ces 30 dernières années, une expertise inégalée dans le monde dans la maintenance, la réparation, la révision et le prolongement de la vie utile d'aéronefs militaires. Nous sommes en mesure de modifier les appareils et nous l'avons déjà fait pour le Canada, les États-Unis et l'Australie. Par exemple, nous avons renouvelé la structure du Hornet pour la force aérienne de l'Australie et la nôtre, nous avons remplacé des barils centraux et nous avons apporté des modifications aux systèmes comme l'avionique et la vision de nuit. De plus, nous avons essayé des harnais électriques, nous avons effectué des contrôles de stress et de fatigue et, chez L-3 MAS, nous avons créé des programmes pour ces

contrôles. Cette entreprise a notamment les ressources d'ingénierie et d'usinage pour répondre aux besoins particuliers.

En effet, lorsqu'on ne produit plus un avion depuis 15 ans, il est difficile de trouver des pièces de remplacement. L-3 MAS a la particularité de fabriquer des pièces sur mesure.

Une telle expertise a permis au Canada d'économiser beaucoup d'argent et de retarder de bien des années l'achat de chasseurs à réaction. Nous avons doublé la vie utile du F-18 grâce aux modifications, au remplacement de composantes, aux réparations importantes et à la révision effectués. Le nouveau F-35 demandera 30 ans de maintenance continue. Le F-18 coûtait environ 27 millions de dollars et l'entretien au fil des ans de l'appareil s'est élevé à environ 39,5 millions. On parle d'un impact économique majeur s'il en est de même pour le F-35. Si l'on calcule que les 1 000 emplois à Mirabel rapportent en moyenne 50 000 \$ par année, c'est 18 millions de dollars en impôts pendant 30 ans, environ 540 millions, et de bons emplois créés et maintenus au Canada.

Compte tenu de l'expérience acquise avec les années par les employés de L-3 Communications, cela me rassurerait qu'ils s'occupent de la maintenance des F-35 pilotés par mes enfants. Les réparations ou la maintenance effectuées par les membres de l'association seraient plus sûres et moins coûteuses. Cela nous permettrait d'utiliser les avions selon les besoins, sans dépendre des autres, et de protéger notre souveraineté.

Cela dit, ne vous en tenez pas à ce que je dis; examinez les faits.

Merci.

Le président: Merci beaucoup.

Monsieur Dias.

M. Jerome Dias (adjoint au président national, Syndicat des travailleurs et travailleuses canadiens de l'automobile): Je m'appelle Jerry Dias, je suis adjoint au président du Syndicat des travailleurs canadiens de l'automobile. Je vous remercie d'avoir invité les TCA à s'exprimer ici aujourd'hui.

Je suis accompagné par le directeur de notre division aérospatiale, Dawn Cartwright, et Roland Kiehne, le président de la section locale 112 à Downsview, qui représente les intérêts des travailleurs de de Havilland Aircraft, de SPAR Aerospace, de MacDonald Dettwiler et de Northstar Aerospace.

Nous représentons plus de 10 000 travailleurs de l'industrie aérospatiale de partout au Canada employés dans des entreprises de premier plan dont Boeing Canada, Bombardier, Bristol Aerospace, Cascade Aerospace, I.M.P. Group, MacDonald Dettwiler, Northstar Aerospace et Pratt & Whitney Canada.

Vous avez entendu l'opinion des chefs de la direction de bon nombre de ces sociétés au sujet du processus d'approvisionnement proposé pour le chasseur F-35. J'ai le plaisir à mon tour de présenter notre point de vue qui ne correspond pas toujours aux leurs.

Je suis conscient des inquiétudes qui entourent le choix du F-35: son coût, ses performances et sa capacité à répondre aux besoins du Canada. Les TCA sont toujours pour un débat vigoureux en matière de politiques publiques.

Aujourd'hui, je mettrai l'accent sur ce qui se présente à moi et aux membres de notre syndicat: le chasseur furtif F-35.

Les membres du comité sont évidemment conscients du fait que l'industrie aérospatiale canadienne perd du terrain. En janvier, le président national des TCA, Ken Lewenza, a écrit au premier ministre Stephen Harper pour exprimer son inquiétude devant le fait que le Canada soit passé de la quatrième à la cinquième place dans le monde, derrière les États-Unis, la Grande-Bretagne, l'Allemagne et la France.

Nous devons reprendre notre position et ne pouvons y parvenir qu'en utilisant les fonds fédéraux comme leviers financiers pour générer des investissements et des emplois au Canada. Dans sa lettre, le président Lewenza exprimait l'opinion que nous pourrions commencer par choisir le Q400, un appareil construit au Canada, pour répondre à nos besoins en matière d'appareils de recherche et sauvetage à voilure fixe. Cela créerait de bons emplois au Canada et contribuerait à notre sécurité.

Le président Lewenza a de plus demandé au premier ministre Harper d'élaborer et d'imposer des niveaux déterminés de contenu national ou de retombées industrielles régionales, des RIR, dans tous les programmes canadiens d'approvisionnement.

Lors de consultations tenues l'an dernier, cette priorité a été rappelée avec insistance par l'ensemble des industries canadiennes de défense. La première recommandation dans leur rapport affirmait que le gouvernement devait:

« utiliser le programme des RIR comme levier financier au bénéfice des industries canadiennes de défense et de sécurité au sein des chaînes mondiales d'approvisionnement des fabricants de systèmes pour les programmes d'OEM... »

Toutefois, le gouvernement a refusé de les écouter.

Il planifie plutôt de dépenser environ 16 milliards de dollars du trésor public dans le programme des chasseurs furtifs F-35, sans exiger un quelconque investissement au Canada. Il n'y a pas de RIR avec ce programme. C'est un cadeau unilatéral au fabricant américain Lockheed Martin.

Cet engagement financier devrait être assorti d'une garantie d'investissements et d'emplois au Canada de valeur équivalente: un dollar pour un dollar. On ne devrait pas demander aux travailleurs canadiens de rester assis et d'espérer que Lockheed Martin enverra des contrats au Canada par grandeur d'âme. Ce n'est pas avec des vœux pieux que l'on construit une industrie aérospatiale de classe mondiale.

Nous ne disons pas que les sociétés canadiennes ne sont pas concurrentielles. Nos membres fabriquent les meilleurs produits aérospatiaux au monde, mais le marché est manipulé. La soi-disant stratégie d'acquisition de la meilleure valeur laisse la pleine possibilité à Lockheed Martin de choisir les gagnants et les perdants

avec l'argent de nos impôts. Selon le département américain de la Défense nationale, une fois que Lockheed Martin et ses principaux partenaires ont choisi un fournisseur, ils signent avec celui-ci un contrat de fournisseur unique en fonction des échéanciers, de la performance et des coûts. Cela laisse les sociétés canadiennes à la merci du géant américain, dont l'allégeance va bien davantage du côté de Washington et des autres gros acheteurs militaires que du côté d'Ottawa.

Nous avons déjà constaté des signes d'ingérence politique de la part de Lockheed Martin et du gouvernement américain. Par exemple, il faut accorder plus d'attention à une pratique appelée « approvisionnement stratégique » que Lockheed Martin utilise pour distribuer à certains pays des commandes de production directe pour éviter de les mécontenter. Des responsables militaires canadiens et d'autres ont déjà manifesté leur inquiétude quant à cette pratique.

Voici un autre exemple : Israël s'est fait offrir par le gouvernement américain un rachat garanti de 150 p. 100 pour leur contrat de F-35, et cette proportion pourrait monter à 180 p. 100. Le magazine *Defense News* a dit que cet accord était extraordinaire et sans précédent, puisque selon les données du département américain du commerce, les contreparties offertes au cours des dernières années ont atteint en moyenne 100 p. 100 pour les pays européens, l'Australie, la Corée du Sud et les pays occidentaux industrialisés, dont le Canada.

Je suis conscient du débat qui entoure le protocole d'entente de 2006 qui encadre notre participation à ce projet, dont fait partie l'article 7 tant controversé. Dan Ross, le sous-ministre adjoint au ministère de la Défense nationale, vous a dit que nous devrions nous retirer du protocole d'entente si nous lancions un processus d'acquisition exigeant des RIR. Toutefois, Alan Williams, son prédécesseur, ne partage pas cette opinion. Il a déclaré aux membres du comité que rien n'empêche le Canada de rester partie prenante au protocole d'entente et d'exiger des RIR dans le cadre d'un processus effectif d'approvisionnement.

• (1540)

Si Israël peut négocier des RIR de l'ordre de 150 p. 100 sans investir un sou, alors que le Canada n'a pas cette possibilité après avoir investi 551 millions de dollars dans le développement du F-35 dans le cadre du protocole d'entente, il y a quelque chose qui cloche sérieusement. Si le protocole d'entente est problématique, alors c'est la responsabilité du gouvernement de le corriger.

L'affirmation du ministre de l'Industrie voulant que son ministère ait trouvé pour 12 milliards de dollars de contrats auxquels les entreprises canadiennes peuvent soumissionner dans le cadre de la chaîne mondiale d'approvisionnement ne tient pas la route. Comme je viens de le souligner, quel pourcentage de ces contrats gagnerons-nous si Lockheed Martin et ses partenaires rapprochés choisissent les fournisseurs?

Un programme négocié de RIR pour tout type d'avion acheté par le Canada donnerait à l'industrie canadienne des contrats garantis pouvant atteindre les montants de l'acquisition et du soutien en service, ou le SES, que nous évaluons respectivement à 9 milliards et à au moins 7 milliards de dollars, pour un total potentiel de 16 milliards de dollars.

Que préféreriez-vous: avoir la possibilité de soumissionner sur 12 milliards de dollars en contrats ou avoir des contrats garantis d'une valeur de 16 milliards de dollars?

Avec un programme de RIR, le gouvernement pourrait aussi s'assurer que le travail est équitablement réparti au Canada. Les régions recevraient une quote-part du travail proportionnelle à leur pourcentage actuel de la main-d'oeuvre du secteur aérospatial canadien; le Québec a environ de 46 à 50 p. 100 de la main-d'oeuvre.

De plus, les TCA sont préoccupés du fait que Pratt & Whitney Canada a déjà envoyé en Turquie des commandes relatives au contrat des F-35, plutôt que d'embaucher des Canadiens. Nous devons inclure des dispositions qui assureront une transparence et une reddition de compte complète en matière de création d'emplois.

Bien sûr, le Canada ne construit pas de chasseurs, mais nous sommes l'un des principaux fabricants d'avions commerciaux dans le monde, en particulier d'avions régionaux. La production aérospatiale civile compte pour 83,4 p. 100 des 24 milliards de dollars de revenus annuels des industries canadiennes de la défense et de l'aérospatiale.

Alors que les gouvernements de partout dans le monde cherchent à réduire leurs dépenses militaires, c'est le marché civil qui semble le plus prometteur pour l'industrie canadienne. En utilisant des contreparties directes et indirectes d'un programme de RIR en lien avec un contrat militaire, le Canada pourrait encourager des investissements judicieusement diversifiés dans les secteurs civil, spatial et de défense de l'industrie aérospatiale.

Finalement, le président national du Syndicat des TCA, Ken Lewenza, a appelé à la création d'un conseil de développement de l'industrie aérospatiale, associant tous les niveaux de gouvernement, les TCA et d'autres parties intéressées, pour concevoir et mettre en oeuvre une nouvelle stratégie pour le secteur canadien de l'aérospatiale.

Nous espérons avoir le plaisir de collaborer avec vous pour redonner au Canada son statut de chef de file mondial dans le domaine de l'aérospatiale.

Je vous remercie et je répondrai à vos questions avec plaisir.

• (1545)

Le président: Merci beaucoup, monsieur Dias.

Je cède la parole à MM. Wilfert et LeBlanc.

Vous disposez de sept minutes.

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

Merci, mesdames et messieurs, de votre présence.

Nous avons entendu deux exposés très intéressants aujourd'hui, monsieur le président.

En ce qui concerne les TCA, tout d'abord, je vous remercie de vos commentaires, particulièrement à propos du conseil de développement de l'industrie aérospatiale. À un autre moment, j'aimerais en savoir plus sur les éléments et les composantes que vous aimeriez y voir, étant donné que cela réunirait les divers niveaux de gouvernement, les TCA et d'autres parties concernées. Selon moi, il s'agit d'une idée très intéressante.

Si le gouvernement allait de l'avant avec un fournisseur unique dans le cadre d'un contrat pour des F-35 sans RIR garanties, ce genre de contrats apporterait-ils une aide importante aux petites et moyennes entreprises dont vous représentez les intérêts actuellement? Si je comprends bien ce que vous nous dites, cela ne profiterait à aucune entreprise.

M. Jerome Dias: Il y aura évidemment des entreprises qui en bénéficieront. Le contrat pour les F-35 est énorme. Nous ne croyons

pas l'argument de ceux qui disent que le cadre de départ ne peut inclure de RIR.

Nous ne croyons pas l'argument de ceux qui disent que ça doit être l'un ou l'autre. On nous dit que nous pouvons soumissionner sur des contrats d'une valeur de 12 milliards de dollars pour ce que nous considérons comme un contrat d'une valeur de 16 milliards de dollars. Nous savons que le gouvernement canadien peut faire mieux.

Il nous suffit de regarder ce qui s'est passé dans le cas des C-130J: le contrat pour les appareils Hercules a été négocié entre la même entreprise et le même gouvernement. Qu'avions-nous négocié? Une contrepartie de 100 p. 100. Toutefois, cela incluait le soutien en service. Si nous pouvons négocier une contrepartie de 100 p. 100 avec la même entreprise et le même gouvernement, rien n'empêche de négocier une contrepartie de 100 p. 100 qui inclurait le soutien en service.

Nous demandons dans notre document ce qui est mieux entre la possibilité de soumissionner pour des contrats d'une valeur de 12 milliards de dollars ou la possibilité d'avoir 16 milliards de dollars.

L'hon. Bryon Wilfert: Eh bien, il ne fait aucun doute que notre parti soutenait et soutient toujours l'achat de nouveaux appareils pour évidemment remplacer les CF-18. Nous souhaitons, comme vous, que le processus soit ouvert, transparent et responsable.

Vous avez aussi mentionné que d'essayer d'obtenir un contrat à fournisseur unique, selon vous, procurerait également des contrats à fournisseur unique pour ces entreprises. Vous avez parlé de Lockheed Martin et de ses principaux partenaires. En gros — je ne veux pas utiliser le mot « arrangé » —, ce serait une situation injuste... pour vos travailleurs, n'est-ce pas?

• (1550)

M. Jerome Dias: Oui, en effet.

L'hon. Bryon Wilfert: En ce qui concerne l'approvisionnement stratégique, pourriez-vous nous expliquer ce qui vous inquiète par rapport au fait que Lockheed Martin agisse ainsi, particulièrement au sujet de ce qui m'a semblé être de nous donner les miettes? Au fond, cela ne garantit évidemment pas des avantages économiques pour l'ensemble du pays.

M. Jerome Dias: Soyons francs. Lockheed Martin s'occupera de la haute technologie en lien avec la fabrication des chasseurs. La société américaine se gardera les contrats d'entretien pour les fuselages principaux, les compartiments capteurs et les autres composantes importantes. Donc, que restera-t-il? L'usinage, le travail comportant plusieurs éléments et l'assemblage.

Par exemple, regardons du côté de Pratt & Whitney, à Longueuil, au Québec, et j'en ai parlé plutôt. Il ne suffit pas au gouvernement de donner du travail à Pratt & Whitney. C'est plus important de dire à cette entreprise qu'elle aura des contrats, mais qu'elle devra les remplir au Canada.

En passant, monsieur, je ne suis pas, et je vous dis cela dans le contexte de notre discussion, contre le concept d'un fournisseur unique. Je suis pour cette façon de faire lorsque cela apporte un avantage net au Canada. Nous ne construisons pas de chasseurs. Si c'était le cas, je vous proposerais de les faire fabriquer par des entreprises canadiennes uniquement. Si nous parlions de l'achat de camions par les Forces canadiennes, nous vous dirions d'accorder le contrat uniquement à Navistar, à Chatham. Cela forcerait cette entreprise à fabriquer les camions à cet endroit. Si c'est des autobus... Je suis donc d'accord avec ce concept pourvu que le Canada en retire un avantage net.

L'argument est différent lorsque nous parlons d'une multinationale américaine. L'enjeu actuel est évidemment les emplois.

L'hon. Bryon Wilfert: Si cela ne génère pas d'emplois, ce n'est évidemment pas une bonne entente.

Pourriez-vous me dire ce que vous pensez de ceci? Le Canada doit vaincre les pays concurrents à leur propre jeu en subventionnant l'industrie de l'aérospatiale, comme le font les autres pays, si nous voulons jouer selon les mêmes règles.

M. Jerome Dias: Le gouvernement verse énormément de subventions à l'industrie de l'aérospatiale, y compris aux géants de l'industrie. C'est donc une question de savoir à quel point on veut la soutenir.

Si on examine l'industrie canadienne de l'automobile, on remarque une baisse au fil des années. Pourquoi? Les autres pays dans le monde ont fait preuve de plus de détermination pour obtenir ce type de contrats et de technologies.

Le maintien et la croissance de l'industrie canadienne de l'aérospatiale reposent sur de solides politiques gouvernementales d'approvisionnement et de solides contributions gouvernementales dans ce domaine.

L'hon. Bryon Wilfert: Monsieur Dias, je trouve cela étrange que l'industrie de l'aérospatiale, en général, semble se faire très discrète au sujet de la question des avantages économiques. Les représentants disent, en gros, qu'ils feront confiance au gouvernement en ce qui concerne ces 12 milliards de dollars.

Je ne vous demande pas d'émettre des hypothèses. Étant donné que beaucoup d'emplois, de technologies et d'innovations sont en jeu, comment expliquez-vous le fait que cette industrie demeure discrète? Les représentants ne sont pas venus nous dire qu'ils étaient inquiets. En gros, ils affirment faire confiance au gouvernement au sujet de ces contrats.

M. Jerome Dias: Bon nombre des entreprises auxquelles nous avons affaire dans le secteur aérospatial ont une présence au Canada, mais ce ne sont pas des entreprises canadiennes. Elles veulent obtenir le travail. Selon moi, elles ne sont pas aussi déterminées que nous, ici présents, à créer des emplois au Canada. Voilà pourquoi nous avons évoqué l'exemple de Pratt & Whitney, qui a imparti des commandes à la Turquie. Quand le gouvernement affirme donner du travail à Pratt & Whitney, les contribuables présumant qu'on crée des emplois au Canada, alors qu'en réalité, ces commandes sont transférées à la Turquie.

L'hon. Bryon Wilfert: En d'autres termes, la politique des RIR pourrait assurer la répartition équitable des contrats de sous-traitance et des travaux dans l'ensemble du pays. À défaut de quoi, on ne viendra pas à bout de la situation que vous venez de décrire.

M. Jerome Dias: C'est exact.

L'hon. Bryon Wilfert: Merci.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Wilfert.

Je cède la parole à M. Bachand, pour cinq minutes

[Français]

M. Claude Bachand (Saint-Jean, BQ): Je vous remercie, monsieur le président.

Je veux souhaiter la bienvenue à mes amis syndicalistes, étant moi-même un ancien syndicaliste qui a milité durant 20 ans. Je pense que vous partagez aussi mon admiration des syndicats, monsieur Bernier.

Le président: Certainement, lorsque les travailleurs sont libres ou pas d'adhérer à un syndicat. Je crois en la liberté.

M. Claude Bachand: S'il s'agit de la formule Rand, on n'entreprendra pas cette discussion, car ça peut être long.

Le président: Non, on n'est pas d'accord sur la formule Rand.

M. Claude Bachand: Remettez le chronomètre à zéro, s'il vous plaît.

Le président: On ne parlera pas de syndicats parce que ce serait trop long.

M. Claude Bachand: Je veux simplement vous dire que j'ai bien apprécié vos présentations et que vous me rejoignez beaucoup avec ces présentations dynamiques et articulées. De plus, je vous considère comme admirables.

Je commencerai par vous, monsieur Chartrand. Je crois comprendre que vous demandez qu'il y ait des retombées régionales minimales. Je vous avouerai que c'est la position du Bloc québécois et je vais vous dire pourquoi.

Le ministre joue gros, lorsqu'il dit que, selon la politique du protocole d'entente — que j'ai ici et qui est assez volumineuse, d'ailleurs —, on n'a pas droit aux retombées régionales; par contre, on va accéder à 5 000 plateformes par l'entremise desquelles on va pouvoir avoir des contrats.

Si je vous comprends bien, votre position ressemble à la nôtre. Vous considérez que ça équivaut à lancer des dés dans l'espoir que ça va arriver. Est-ce bien ça?

● (1555)

M. David Chartrand: À mon avis, ça équivaut à se servir de l'argent des contribuables pour aller jouer au casino.

M. Claude Bachand: Exactement.

M. David Chartrand: C'est ma façon de voir les choses. C'est comme si je disais qu'on allait prendre 16 milliards de dollars de l'argent des contribuables pour aller jouer au casino et que si on réussit à faire des gains, tant mieux, sinon...

Je ne dis pas qu'on n'aura pas de travail. Cependant, comme vous le dites, c'est une question de chance, ce sont des hypothèses, ce sont des « peut-être ». On ne nourrit pas beaucoup d'enfants avec des « peut-être ».

M. Claude Bachand: Vous avez raison.

Sauf erreur, il faudrait aussi trouver une espèce de mécanisme avec Lockheed Martin ou avec les compagnies canadiennes pour s'assurer que le contenu sera à 100 p. 100 canadien. Car c'est une préoccupation.

Ces compagnies ont en effet commencé à se diversifier aux États-Unis. Parfois, il peut être fort tentant de se dire que ce sont des intérêts canadiens, Héroux-Devtek ou Pratt & Whitney, qui ont eu le contrat, alors que ce sont peut-être leurs filiales américaines qui vont profiter des retombées du contrat.

Ça aussi, je pense que c'est une crainte pour vous. N'est-ce pas?

M. David Chartrand: C'est une très grande crainte. Je n'ai pas encore les détails; je les attends. D'après ce que je comprends, en ce qui concerne les soumissions de Héroux-Devtek, certaines parties du travail ne seront pas faites ici, mais dans leurs usines aux États-Unis.

M. Claude Bachand: Bon.

M. David Chartrand: En conséquence, il n'existe aucune garantie à savoir que 100 p. 100 du travail lié à des contrats octroyés à Héroux-Devtek sera fait au Canada, soit dans la région de Montréal ou ailleurs.

M. Claude Bachand: Exactement.

Monsieur Dias, on est un peu comme vous: on se méfie du chiffre. Autrement dit, on ne s'explique pas comment le gouvernement arrive à dire qu'il y aura pour 12 milliards de dollars de retombées économiques.

Soit dit en passant, j'ai ici un document du Pentagone, que je serais heureux de vous fournir, qui évalue les retombées économiques. Écoutez ce qu'on y dit en anglais:

[Traduction]

En ce qui concerne le programme d'avions d'attaque interarmées, le Canada évalue des recettes possibles de 4,4 à 6,3 milliards de dollars pour l'industrie canadienne pendant la durée du programme; nous les évaluons à 3,9 milliards de dollars.

[Français]

Il y a donc vraiment une grosse différence. Le Pentagone estime jusqu'à trois fois moindres les retombées économiques prévues par le gouvernement canadien. Est-ce une crainte pour vous? Avez-vous vu cette étude?

[Traduction]

M. Jerome Dias: Non, je ne l'ai pas vue, mais nous arrivons aux mêmes chiffres. Quand on a l'occasion de soumissionner dans le cadre d'un projet de 12 milliards de dollars, même si on s'en tient à une estimation conservatrice, on obtient des contreparties de 30 à 40 p. 100, soit environ 4 milliards de dollars. Encore une fois, au risque de me répéter, préférez-vous 16 milliards de dollars ou 4 milliards de dollars dans le meilleur des cas? Pour notre organisation, la question ne se pose même pas.

[Français]

M. Claude Bachand: Maintenant, êtes-vous préoccupé... Je ne suis pas sûr d'avoir vu dans vos présentations respectives l'importance des retombées, plus précisément des retombées technologiques.

En ce qui concerne les principaux contrats pour des avions tactiques, stratégiques, je suis déjà allé voir Boeing avec des représentants de compagnies, je suis aussi déjà allé voir Lockheed Martin avec des représentants de compagnies. Ces derniers avaient à offrir des petits tracteurs pour tirer les avions, d'autres voulaient vendre des pneus, et d'autres encore, des pare-brise. Or ce ne sont pas des retombées relevant de la haute technologie.

Pourriez-vous nous dire si vous tenez à ce que la compagnie Lockheed Martin s'ouvre un peu et partage certains secrets technologiques pour qu'on puisse avoir de véritables retombées dans l'industrie aérospatiale, en véritables technologies et non en pneus et en pare-brise?

M. David Chartrand: Si la compagnie Héroux-Devtek obtient un contrat pour fabriquer des pièces de ces avions, qu'est-ce qui garantit qu'elle va pouvoir le faire pour toute la flotte canadienne? On dit que

cette compagnie va fabriquer des pièces non seulement pour la flotte canadienne, mais aussi pour la flotte américaine.

• (1600)

M. Claude Bachand: Il s'agirait de toute la ligne de montage.

M. David Chartrand: En ce qui concerne l'usinage, on ne parle pas nécessairement de haute technologie, mais si ces compagnies obtiennent un contrat pour la fabrication d'une certaine pièce, qu'est-ce qui garantit qu'elles vont fabriquer toutes les pièces pour tous les avions de Lockheed Martin? Elles pourraient obtenir le contrat pour fabriquer les 65 pièces des 65 avions canadiens.

Est-ce que ce sera limité à cela? Est-ce que des garanties vont faire en sorte que ça touche toute la flotte de ces avions qui seront vendus?

M. Claude Bachand: Monsieur Dias, avez-vous quelque chose à ajouter?

[Traduction]

M. Jerome Dias: Oui. Pour revenir à votre question, le contrôle de l'industrie aérospatiale ne fait aucun doute. Pour jouer un rôle de premier plan dans cette industrie, il faut mettre à profit la technologie. Le développement du secteur aérospatial ne repose pas sur de fortes capacités d'entreposage. En réalité, si on veut maintenir la technologie, maintenir le contrôle et être en mesure de développer la prochaine génération d'aéronefs, il faut s'occuper du soutien en service. C'est là où se trouve la technologie. C'est là où l'on met au point les technologies nécessaires pour entretenir les aéronefs. Quand on joue avec l'avionique, on a recours à la haute technologie: ailes, nacelles, ailerons, train d'atterrissage. Les entreprises sont forcées à investir dans des composantes clés, ce qui aide à développer le secteur. Alors, il ne fait aucun doute que le type de travail est plus important que le volume de travail. Il s'agit d'emplois à forte intensité de main-d'œuvre et de haute technologie.

[Français]

M. Claude Bachand: Je crains aussi que les gens de la compagnie Lockheed Martin disent à ceux de compagnies comme Magellan, Héroux-Devtek et Pratt & Whitney qu'ils ont obtenu ce contrat, mais que la durée en est limitée. Compte tenu de ce protectionnisme américain qu'on connaît bien, il y a des risques pour qu'une fois le contrat terminé, ces gens transfèrent tout simplement cela aux États-Unis.

Ce danger est-il présent, selon vous?

Le président: Soyez bref.

M. David Chartrand: Est-ce qu'on peut répondre à la question?

Le président: Oui, rapidement.

M. David Chartrand: Le danger ne concerne pas seulement la courte durée et le transfert. Je n'ai pas lu le contenu du contrat au complet. Sans préciser un nombre détaillé de pièces, ces gens peuvent octroyer le contrat puis, comme on l'a dit plus tôt, l'employeur peut faire fabriquer les pièces à l'extérieur du Canada, même si son entreprise est canadienne. Il peut décider à n'importe quel moment de transférer cette activité ailleurs, même s'il a obtenu le contrat pour le Canada. Je ne crois pas que le protocole d'entente contienne une disposition qui interdise de le faire.

Je voudrais vous dire, avant de terminer, que j'aimerais être invité à participer à votre débat sur la formule Rand, si jamais ça se produit.

Des voix: Ah, ah!

Le président: C'est un débat provincial. Il faudrait donc faire de la politique au niveau provincial et vous inviter.

[Traduction]

Des voix: Oh, oh!

Le président: Monsieur Harris, à vous la parole, pour sept minutes.

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

Merci de vous être joints à nous et de nous avoir fait des exposés très percutants et détaillés.

Monsieur Dias, certaines des observations que vous avez faites sont assez dramatiques, notamment le fait qu'Israël négocie des RIR de 150 p. 100 sans même être un participant, alors que, dans le cas du Canada, on nous donne essentiellement le droit de participer aux contrats

Dans quelle mesure avez-vous foi que l'industrie canadienne pourra obtenir les chiffres qu'elle déclare — ces 12 milliards de dollars, qui représentent une estimation de ce que l'industrie canadienne...? Ces prévisions sont très audacieuses, mais elles sont toujours formulées, me semble-t-il, pour être juste envers le gouvernement, comme un « accès » à des contrats d'une valeur de 12 milliards de dollars.

Que faire à ce sujet? D'après ce que dit le gouvernement, en vertu du protocole d'entente, on ne peut pas acheter les F-35 sans participer au programme, qui est essentiellement à accès libre.

• (1605)

M. Jerome Dias: Tout d'abord, l'industrie canadienne a clairement la capacité d'effectuer du travail d'une valeur de 16 milliards de dollars, et à plus forte raison du travail d'une valeur de 12 ou 4 milliards de dollars. Nous avons l'expertise et la capacité technique.

Je m'inquiète au sujet des garanties. Pour vous dire franchement, je n'ai aucune confiance que Lockheed Martin va nous garantir du travail d'une valeur de 16 milliards de dollars. Je crains beaucoup que nous ne recevions aucun travail de soutien en service pour maintenir, dans une large mesure, notre souveraineté.

L'argument est intéressant: nous devons essentiellement acheter des bombardiers furtifs — des avions furtifs, des chasseurs furtifs — pour préserver notre souveraineté et maîtriser notre propre destinée. Mais nous allons alors laisser les États-Unis s'occuper de l'entretien de nos avions, ce qui signifie que nous les recevons quand bon leur semble.

On ne peut pas tout avoir. Si on affirme avoir légitimement besoin de ces aéronefs à cette fin, alors on devrait au moins pouvoir décider quand les utiliser. C'est un argument intéressant.

Je suis tout à fait d'accord pour dire que si, par le passé, nous avons pu négocier des contreparties d'au moins 100 p. 100, je ne vois pas en quoi ce serait différent maintenant. Je comprends l'argument selon lequel nous avons accès à un plus gros gâteau, mais le gâteau sera distribué par Lockheed Martin. Il ne sera pas divisé selon la participation. Si c'était le cas, alors les États-Unis seraient entièrement aux commandes du projet grâce à l'achat de plus de 2 000 aéronefs, par rapport aux 65 que nous avons achetés.

M. Jack Harris: Évidemment, en tant que représentant des travailleurs, vous êtes préoccupé par les emplois et la protection d'emplois. Il va de soi que les contrats de défense ne visent pas vraiment le développement industriel en tant que tel, mais plutôt l'acquisition d'équipements dont le militaire a besoin.

Cela dit, le 5 octobre 2010, nous avons entendu le témoignage de M. Matthews de Magellan Aerospace. Un des représentants du

gouvernement lui a demandé combien d'emplois seraient créés à la suite de cette activité économique. M. Matthews a parlé d'un objectif de 3 milliards de dollars pour l'entretien courant après fabrication.

Il a dit qu'un montant de 1 milliard de dollars sur 20 ans serait l'équivalent d'environ 450 emplois, parce que ce montant représente la partie destinée à la main-d'oeuvre ou aux travailleurs, et si nous obtenons tout le travail de 12 milliards de dollars, ce serait le triple, à savoir 1 650 emplois. Ce n'est pas beaucoup d'emplois, me semble-t-il, pour un contrat de 12 milliards de dollars. Savez-vous quoi que ce soit à propos de ces chiffres et de leur provenance?

M. Jerome Dias: Je ne peux pas parler des chiffres, mais s'il s'agit d'emplois directs liés aux pièces, aux pièces de rechange et au soutien en service, c'est une chose. Pour assurer la réparation et la révision des appareils, il faut acheter et installer des pièces. À mon avis, les pièces qu'on achète devraient créer beaucoup plus d'emplois. Je vais vous donner un exemple.

J'ignore la provenance des chiffres, mais par exemple, dans le secteur de l'automobile, pour chaque emploi d'assemblage direct, il y en a 11 autres à l'extérieur. Dans le secteur aérospatial, je crois que les chiffres sont plus conservateurs — un ratio de trois ou quatre à un. Alors, si on dit qu'il y a 1 500 emplois directs liés à cet aspect du travail, on peut multiplier ce chiffre par trois ou quatre.

M. David Chartrand: Permettez-moi de dire deux mots à ce sujet.

Par exemple, lors de mon entretien avec les représentants de L-3 MAS, ces derniers ont clairement dit que, dans les contrats qu'ils accordent dans la région autour... L-3 MAS compte 1 000 employés pour l'entretien, la réparation et la révision des F-18. Mais ils disent attribuer des contrats de 50 millions de dollars dans l'ensemble du Québec pour le travail qui en découle.

De plus, pensons à toutes les entreprises en périphérie. La réparation ou la construction d'un avion ne relève pas d'un seul emploi, mais de tout ce qu'il y a autour.

Alors, je ne sais pas d'où proviennent ces chiffres. Comme l'autre témoin l'a dit, j'ignore s'ils tiennent compte uniquement des personnes qui travaillent sur l'avion; il faut aussi prendre en considération tout le reste.

M. Jack Harris: J'ai une autre question à vous poser, monsieur Dias.

Vous avez parlé du travail effectué pour la modernisation des F-18. À la Chambre des communes, le ministre de la Défense l'a qualifié de « modernisation à mi-vie ». Ce travail a pris fin seulement en mars 2010. Vous avez parlé de vos membres qui ont réalisé ce travail, et je pense que vous avez utilisé l'expression « doubler la vie utile » de l'appareil. Nous avons entendu l'autre jour un chroniqueur, Peter Worthington, dire que les F-18 seraient vraisemblablement utiles dans l'avenir, au-delà de la date désignée.

Que pouvez-vous nous dire à ce sujet? L'expression « à mi-vie » signifie pour moi qu'on a doublé la vie utile. Cela fait maintenant 30 ans que nous avons ces appareils.

Souhaitez-vous répondre à cette question?

• (1610)

M. David Chartrand: C'est moi qui ai fait cette observation. Nous représentons les membres qui ont effectué ce travail.

Ces avions étaient censés servir à des missions et à d'autres choses semblables; leur durée de vie utile était censée être de 15 à 20 ans. Nous les avons maintenant depuis plus de 30 ans, ce qui signifie que leur durée de vie utile a été doublée. Oui, cela a engendré des coûts, mais on a modifié ces appareils pour effectuer des missions. On a changé le barillet central des avions à cause de la tension et de l'usure. On a également remplacé les pièces dans les ailes, etc., toujours dans le but de prolonger la durée de vie utile de ces avions. On a changé l'avionique interne, le système électronique et tout le reste.

Quand on dit que les F-18 seront utilisés à plus long terme, je ne suis pas sûr si on parle de ceux qui sont déjà en service — il faudra bien, un jour ou l'autre, les remplacer parce qu'ils ne représentent plus la technologie dernier cri — ou si on parle des nouveaux modèles, parce qu'une toute nouvelle version est maintenant en construction. Bref, j'ignore si on parle de la nouvelle version des F-18 ou de ceux dont dispose déjà le gouvernement canadien.

M. Jack Harris: Cela a pris fin en 2010. Pendant combien de temps encore peut-on les utiliser?

M. David Chartrand: Ils seront en service jusqu'en 2018.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Chartrand. Le temps est terminé.

Merci, monsieur Harris. Merci beaucoup.

Je cède la parole à M. Hawn.

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

Je m'excuse d'être un peu en retard. J'étais à la Chambre en train de parler de l'Afghanistan.

Évidemment, j'ai manqué une bonne partie des observations, mais pour revenir au F-18, je ne suis pas sûr si je vous ai bien entendu, mais nous avons acheté les premiers F-18 en 1982. On envisageait alors une étape initiale suivie d'une période de 15 ans, après quoi nous achèterions un nouvel appareil. L'échéance était donc établie à 2003. Les avions auront 38 ans lorsque nous cesserons de les utiliser. Je suppose donc que, selon vous, c'est une bonne idée de remplacer le F-18 par un appareil qui nous placera dans une position tout aussi favorable, pendant 20 à 40 ans.

M. David Chartrand: Pour faire une analogie, j'avais une Mazda GLC en 1982. J'aurais pu changer tout le câblage à l'intérieur et l'utiliser pendant 25 à 30 ans, mais au bout du compte, j'ai dû la changer. Les voitures sont maintenant équipées de systèmes de navigation; de nos jours, chaque voiture est dotée d'un conditionneur d'air. Il aurait fallu que je l'installe moi-même. C'est l'exemple que je voulais vous donner.

Nous parlons ici d'avions militaires, et non pas de voitures. Il y a quand même des limites, et je pense que nous avons utilisé cet appareil jusqu'à la limite. Je le crois sincèrement. Nous avons étiré la durée de vie de cet appareil jusqu'à plus de 30 ans.

L'hon. Laurie Hawn: Eh bien, je connais fort bien le F-18. J'étais le premier Canadien à l'avoir examiné quand nous l'avons acheté. Une des raisons pour lesquelles nous en avons fait l'acquisition, c'était l'énorme capacité de croissance du logiciel de l'avion. Mais vous avez raison: à un moment donné, tout avion devient inutilisable. Toutefois, le principal avantage du F-18, c'est sa résistance à la fatigue. Ces appareils sont conçus pour une durée de vie en fatigue de 6 000 heures; après 6 001 heures, nous arrêtons de l'utiliser, sans exception.

Alors, vous appuyez sans réserve l'idée de remplacer les F-18 le plus tôt possible, n'est-ce pas?

M. David Chartrand: Oui, j'appuie le remplacement de l'avion.

L'hon. Laurie Hawn: D'accord.

M. David Chartrand: Je tiens seulement à signaler que c'est nous qui devrions assurer la maintenance du nouvel avion et que nous devrions avoir le plus de contrats possible au Canada.

L'hon. Laurie Hawn: Oh, tout à fait. Je crois que l'industrie canadienne a clairement indiqué qu'elle est prête à concurrencer pour ces contrats et qu'elle est capable de le faire, des contrats pour une chaîne d'approvisionnement mondiale d'environ 3 000 à 5 000 avions — personne ne le sait exactement —, et qu'elle n'a pas à se limiter à nos 65 avions.

Diriez-vous qu'il y a des économies d'échelle qui sont très évidentes si l'on parle de milliers d'avions plutôt que de 65 avions?

M. David Chartrand: C'est clair. Il ne s'agit pas seulement du nombre d'avions ou de quoi que ce soit du genre, mais si nous n'assurons pas la maintenance de ces avions, nous perdons l'expertise. Lorsque nous ferons l'achat d'autres avions, nous n'aurons pas l'expertise nécessaire pour faire le travail et nous ne serons même pas capables de concurrencer à cet égard.

L'hon. Laurie Hawn: Saviez-vous que nous avons le droit d'accéder à toute la propriété intellectuelle du F-35 et de l'utiliser tant que nous sommes signataires du PE?

M. David Chartrand: Non. Je ne le savais pas. Comme je l'ai déjà dit, je n'ai pas lu le protocole d'entente. Je n'en ai pas eu de copie. J'ai lu uniquement le contenu du procès-verbal des dernières séances que vous avez tenues.

L'hon. Laurie Hawn: Vous conviendrez probablement que le F-35 représente une technologie plus avancée.

• (1615)

M. David Chartrand: Oui, c'est le cas.

L'hon. Laurie Hawn: Convenez-vous que si nous accédons à toute la propriété intellectuelle dans le cadre du PE, et c'est le cas, c'est de bon augure pour le développement de notre industrie et de notre technologie à ce stade-ci, et probablement pour la suite des choses?

M. David Chartrand: Oui.

Si vous regardez ma déclaration préliminaire... j'ai de la difficulté à voir le gouvernement américain céder son programme spatial, ou cette technologie, ou ce genre de choses; il n'aurait pas conçu un paquet de choses autour. Eh bien, je crois que cette technologie de pointe nous permettra de développer, de voir en quoi constitue cette technologie. Si nous investissons autant d'argent dans la mise au point de cet avion, je ne comprends pas pourquoi on ne nous permettrait pas d'y accéder. Nous payons pour sa mise au point.

L'hon. Laurie Hawn: Je suis tout à fait d'accord, et c'est pourquoi, aux termes du protocole d'entente, ils nous permettent d'y accéder.

M. David Chartrand: Donc, ils nous permettent d'accéder...

L'hon. Laurie Hawn: Nous avons le droit d'accéder à toute la propriété intellectuelle de l'avion et de l'utiliser, mais seulement si nous sommes signataires du PE.

M. David Chartrand: C'est seulement s'il s'agit de contrats?

L'hon. Laurie Hawn: C'est seulement si nous sommes signataires du protocole d'entente.

M. David Chartrand: D'accord.

L'hon. Laurie Hawn: C'est seulement si nous sommes des participants. On peut accepter ce que je dis ou ne pas l'accepter. C'est dans le PE. Si c'est le cas, considérez-vous qu'il serait dangereux pour nous de ne pas être signataires du PE et de ne pas accéder à la propriété intellectuelle afin de développer nos industries pour la nouvelle ère technologique, et tout ce qui surviendra par la suite?

M. David Chartrand: Monsieur, je ne suis pas ici pour dire si c'était une bonne idée ou non de le signer et d'investir de l'argent, et si cela nous a donné le droit d'accès. Je suis ici pour dire — et je sais que vous aimeriez entendre une réponse claire et nette — que le protocole d'entente devrait préciser que nous devons récupérer sous forme d'emplois chaque dollar investi.

L'hon. Laurie Hawn: Et si, grâce aux plans de participation industrielle, qui font partie du PE, nous avions la possibilité d'obtenir davantage que les dollars que nous avons investis?

M. David Chartrand: Si nous avons la possibilité d'obtenir davantage et que c'est garanti, c'est bien.

L'hon. Laurie Hawn: Y a-t-il quelque chose de garanti dans la vie?

M. David Chartrand: En fait, deux choses sont garanties: nous mourrons tous un jour et nous payerons toujours des impôts.

L'hon. Laurie Hawn: C'est tout à fait vrai.

Pour ce qui est de savoir si la possibilité de faire partie d'une chaîne d'approvisionnement mondiale de 3 000 à 5 000 avions et de profiter des occasions qui l'accompagnent est plus avantageux que d'avoir des garanties pour une flotte de 65 avions, j'imagine que vous pouvez porter votre propre jugement de valeur là-dessus. Cependant, je vous dirais que l'industrie canadienne, l'Association des industries aérospatiales du Canada et l'AICDS et le millier d'entreprises qu'elles représentent ont posé ce jugement de valeur, car elles ont appuyé à l'unanimité l'acquisition de F-35 dans le cadre du protocole d'entente dont nous sommes signataires à ce moment-ci.

M. David Chartrand: Les entreprises canadiennes ont probablement du mal à venir dire des choses ici contre McDonnell Douglas, la société Boeing ou les entreprises, car ce faisant, elles réduisent leurs possibilités d'obtenir du travail. Moi, je n'ai pas cette préoccupation en venant ici et je peux dire si, à mon avis, nous aurions dû ou si nous n'aurions pas dû signer un protocole d'entente, faire affaire avec Lockheed Martin, participer au projet et investir de l'argent. Dire ces choses ne me dérange pas.

L'hon. Laurie Hawn: Bien entendu, c'est bien. Je crois que vous allez découvrir que cela ne les dérange pas non plus.

Pensez-vous que c'est une coïncidence si des spécialistes, militaires et civils, de pays comme le Canada, l'Italie, la Turquie, les Pays-Bas, la Norvège, le Danemark, l'Australie, l'Angleterre et Israël ont étudié un problème précis ou une option et qu'ils en ont tous tiré la même conclusion, ou y a-t-il peut-être un fond de vérité dans ces conclusions, selon vous?

M. David Chartrand: Je ne pourrais pas vous le dire, monsieur. Je ne le sais pas.

[Français]

Le président: Monsieur LeBlanc, vous disposez de cinq minutes.

L'hon. Dominic LeBlanc (Beauséjour, Lib.): Je vous remercie, monsieur le président.

[Traduction]

J'aimerais entendre M. Dias, s'il veut revenir...

M. Jerome Dias: J'aimerais bien répondre à la question.

L'hon. Dominic LeBlanc: Je vais vous dire ce que je vais faire. J'ai une question pour M. Chartrand et ensuite, je vais réserver suffisamment de temps à la fin, car je suis curieux d'entendre ce que vous répondrez à M. Hawn.

Monsieur Chartrand, vous avez dit quelque chose d'intéressant dans votre déclaration préliminaire. Je crois que nous avons bien compris votre point de vue au sujet des retombées industrielles et régionales garanties, qui se traduisent par des emplois et des investissements au Canada, par opposition à une possibilité de faire concurrence à un certain nombre d'autres pays partenaires pour notre juste part d'approvisionnement, l'approvisionnement global étant ce qu'il est. Je suis du même avis que vous. Je crois qu'une garantie constitue une meilleure possibilité pour les travailleurs et l'industrie canadienne.

Mais, si possible, j'aimerais que vous nous donniez plus de détails, mais je veux aussi laisser à M. Dias suffisamment de temps pour répondre à la question de M. Hawn, en ce qui concerne l'idée que la maintenance, la réparation et le soutien en vol doivent être effectués par des entreprises canadiennes. Vous avez fait référence à L-3, qui est à mon avis un très bon exemple de leader mondial dans ce type de travail. Vous avez soulevé des questions sur la sécurité et des préoccupations que vous auriez si nous choissions la soustraction, ou si nous permettions à d'autres pays ou à d'autres entreprises, qui peut-être n'ont pas les mêmes capacités que les nôtres ou qui ne font pas les mêmes vérifications que les nôtres, d'effectuer ce travail. Je voulais mieux comprendre ce point.

● (1620)

M. David Chartrand: Je vais citer l'exemple de Bombardier. Bombardier avait l'habitude de recourir à des entreprises comme Mitsubishi Heavy Industries pour construire des parties de ses avions — par sous-traitance. En fait, Bombardier a toujours eu recours à d'autres entreprises, mais je vous donne un exemple précis. Lorsque Boeing a accru ses niveaux de production, Mitsubishi Heavy Industries n'avait pas la main-d'oeuvre qu'il fallait. Comme l'entreprise n'avait pas les capacités de faire les deux et de respecter les délais, elle a dit à Bombardier, qui était un plus petit contractant, « attendez, nous vous enverrons les produits que vous avez demandé plus tard ». Mitsubishi Heavy Industries a fait attendre Bombardier longtemps. Bombardier a dû envoyer des équipes pour terminer ses produits et les obtenir à temps.

Eh bien, imaginez-vous la même situation pour nos avions militaires. Nous parlons de souveraineté. Nous parlons de protéger nos familles. Nous parlons de patrouiller le Nord, l'Arctique. Nous parlons de tout cela. Disons maintenant qu'un autre pays entretient nos avions, et qu'il entretient également les siens. Il y a une guerre. Il se passe quelque chose. Ne croyez-vous pas que ce pays a intérêt à faire voler ses avions avant les nôtres? Je crois que oui. C'est assez simple à comprendre. Nous n'avons pas besoin qu'un grand scientifique nous le dise.

Si j'étais à la place des Américains, je regarderais autour de moi, ou si j'étais une personne en Europe ou n'importe où, que j'assurais la maintenance des avions, je dirais, « le mien passera avant le vôtre, alors attendez; nous allons patrouiller nos espaces aériens avant que vous puissiez patrouiller les vôtres ». Cela me pose problème.

Concernant les compétences dont nous parlons, nous avons beaucoup de savoir-faire en la matière. Nous le faisons depuis plus de 30 ans. Nous nous sommes battus pour pouvoir obtenir les contrats. Nous avons acheté des avions de Lockheed Martin, qui nous a dit que nous ne pouvons pas assurer la maintenance de nos propres avions, car il y a de la technologie que nous ne connaissons pas, etc. Eh bien, comme il l'a dit, le travail que nous effectuons sur les avions nous aide à développer des technologies pour que certains d'entre eux durent plus longtemps. Il nous aide à développer des technologies de pointe. Nous avons un service technique qui y travaille et qui s'occupe de tout cela.

Toutefois, si nous ne pouvons pas assurer la maintenance de nos avions, nous perdrons ces compétences. À l'heure actuelle, le seul endroit où nous pouvons le faire — je parle des F-18 —, c'est au Québec. Nous le faisons à Bagotville et également à Mirabel. Si nous ne le faisons pas, nous perdrons ces compétences.

Si nous ne le faisons pas pendant un grand nombre d'années, on finira par fermer les écoles et mettre fin aux programmes où l'on enseigne aux gens comment le faire. Les gens s'en vont — ils partent ailleurs — et on finit par ne plus être en mesure de tout relancer et de former ces gens.

Nous parlons de l'industrie aérospatiale en général. Il nous faut continuer à être productifs et à la fine pointe de l'industrie avec toutes les technologies de pointe. C'est notre levier. C'est notre avantage.

Nous serons honnêtes. Des pays comme le Mexique, et d'autres pays, peuvent produire à meilleur marché. Notre avantage présentement, c'est donc la technologie. Il s'agit toujours d'être le premier à développer un nouveau produit. Il s'agit d'être capable de développer des technologies de pointe auxquelles il est difficile de travailler, ce que nous pouvons faire grâce aux très bons programmes offerts dans nos écoles. Si nous n'effectuons pas ce travail, nous risquons d'éliminer les programmes et de faire en sorte que personne ne soit capable de l'effectuer dans l'avenir.

[Français]

L'hon. Dominic LeBlanc: Je vous remercie.

Monsieur Dias,

[Traduction]

S'il reste du temps, voudriez-vous revenir à la question de M. Hawn?

M. Jerome Dias: Oui, j'aimerais bien le faire.

Monsieur Hawn, permettez-moi de piéger les questions comme vous l'avez fait. J'aime votre question...

Le président: Je suis désolé, monsieur Dias, nous n'avons pas assez de temps.

Monsieur Braid, vous avez la parole pour cinq minutes, et il pourra peut-être répondre à la question.

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

Et je remercie tous nos représentants de leur présence.

Je crois que les principaux messages que nous avons entendus de votre part concernaient la protection des emplois et la création

d'emplois. Je peux vous dire que moi aussi je m'intéresse à cette question et qu'elle me préoccupe. C'est l'une des raisons pour laquelle le gouvernement participe au programme.

Parmi les syndicats avec qui vous travaillez et vos syndiqués, je suis curieux de savoir s'il y a des gens qui travaillent dans des entreprises de haute technologie, ou qui travaillent dans le domaine de la haute technologie dans l'industrie aérospatiale — le domaine des logiciels, par exemple? C'est ce que j'entends par haute technologie.

M. Jerome Dias: Du point de vue de la haute technologie strictement, nous avons MacDonald Dettwiler qui, bien entendu, prédomine dans l'industrie aérospatiale. Il y a nos syndiqués de Bombardier Aéronautique. Nous avons des T.E.A.; nous avons des gens qui certifient les avions. Mais, de mémoire, je crois qu'aucun de nos membres travaille dans le domaine du logiciel intellectuel.

• (1625)

M. Peter Braid: Connaissez-vous les témoignages liés au grand nombre de retombées de cette initiative pour ce qui est de l'industrie de la haute technologie et des entreprises de haute technologie au Canada?

M. Jerome Dias: Oui. Je sais que bon nombre d'entreprises avec lesquelles nous travaillons, et bon nombre avec lesquelles nous ne travaillons pas, ont été approchées et rencontrées par le gouvernement au sujet des contreparties industrielles.

M. Peter Braid: À votre avis, l'industrie aérospatiale du Canada — et cette question s'adresse à vous deux, messieurs —, s'en tirerait mieux avec ou sans le F-35?

M. Jerome Dias: Il ne fait aucun doute qu'on doit remplacer le F-18. Je ne suis pas ici pour dire si le F-35 est l'avion adéquat. Il ne fait aucun doute qu'on doit effectuer un remplacement, donc le F-18 sera remplacé.

M. Peter Braid: Devrait-il s'agir d'un chasseur de la nouvelle génération?

M. Jerome Dias: Tout à fait, si nous prenons cette voie.

Pour terminer, on devra discuter un autre jour de la question de savoir s'il nous faut un avion qui transporte des bombes et des missiles et qui a des capacités de furtivité, mais si nous devons remplacer le F-18, il serait préférable de le remplacer par ce qu'il y a de mieux.

M. Peter Braid: Et de commencer maintenant.

M. David Chartrand: Nous avons besoin de la nouvelle génération, qu'il s'agisse de l'avion d'attaque interarmées, du F-35, du F-22 — tous ces avions ne sont pas nécessairement... Je vais parler comme mon frère. Il n'en tient pas nécessairement qu'à nous; nous ne sommes pas les spécialistes. Le gouvernement canadien et les militaires canadiens savent de quoi ils ont besoin.

M. Peter Braid: On semble en présence d'une contradiction. Des représentants d'associations industrielles et des représentants d'entreprises se sont présentés ici et nous ont dit « nous pouvons faire concurrence à n'importe quelle entreprise dans le monde, allons-y; en fait, laissez-nous travailler dans le cadre du PE et non du système contraignant de retombées industrielles et régionales dollar pour dollar, car c'est le minimum ». Ils voient des possibilités illimitées. Ils ont pleinement confiance en leur capacité de concurrencer, mais ce n'est pas ce que je vous ai entendu dire aujourd'hui. Pourquoi y a-t-il cette contradiction?

M. David Chartrand: Ils ont confiance parce que dans le protocole d'entente, on ne dit pas que si les entreprises obtiennent des contrats ici, elles ne peuvent pas les déplacer par la suite... C'est ce que je crois. Si je suis un employeur et je fabrique une pièce dans un atelier d'usinage, et je peux la faire soit ici au coût de 25 \$, soit au Mexique ou ailleurs à disons 5 \$ l'heure, le protocole d'entente ne m'empêche aucunement, si je comprends bien, de déplacer...

M. Peter Braid: Le Mexique n'est pas l'un des neuf pays qui...

M. David Chartrand: Non. Je vous donne un exemple. Le Mexique en est un, ou le Brésil. Il y a d'autres pays qui peuvent fabriquer les pièces à bas prix.

M. Peter Braid: Oui, et si nous créons des technologies de pointe ici, comme M. Hawn l'a aussi expliqué, la propriété intellectuelle nous appartient. Nous continuerons non seulement à les fabriquer ici, mais aussi à les soutenir.

M. David Chartrand: Ce que j'aimerais savoir, monsieur, c'est si c'est là une garantie?

M. Peter Braid: Encore une fois, on nous a dit... Tout d'abord, monsieur, lorsque vous vous joindrez à l'opposition, vous serez libre de me poser des questions.

M. David Chartrand: Pardonnez-moi.

M. Peter Braid: En attendant, c'est à moi de vous poser des questions pendant que vous comparez.

Je le répète, les représentants de l'industrie nous ont dit très clairement qu'à leur avis, il y a des possibilités même sans garanties. Selon eux, les possibilités augmentent, et c'est ce que tous les représentants nous ont dit, sans équivoque.

[Français]

Le président: Monsieur Nadeau, vous avez cinq minutes.

M. Richard Nadeau (Gatineau, BQ): Je vous remercie, monsieur le président.

Bonjour, madame, messieurs.

Je ne siège pas habituellement à ce comité, mais d'après ce que j'entends et les échos qu'on en a, c'est un peu comme une répétition de l'histoire de l'avion Arrow. Le Canada a une expertise, mais cette expertise va nous passer entre les doigts. C'est un peu l'image que j'en ai.

Le savoir-faire est ici; le capital est ailleurs. C'est bien ce que je comprends. J'ai entendu dire plus tôt que 65 avions nous seraient livrés, de nouveaux modèles comme les F-35. Est-ce bien 2 000 qu'il y a aux États-Unis?

M. David Chartrand: On parle d'environ 2 000, si je ne me trompe pas.

M. Richard Nadeau: L'image est très forte.

Croyez-vous être en mesure de combattre, de concurrencer de façon sérieuse — ne soyez pas offensé par mes mots — d'autres usines pour arriver à obtenir ces contrats, si c'est laissé au libre marché? On dit présentement qu'il pourrait y avoir des retombées — il n'y en aurait peut-être pas — qui ne seraient pas à la hauteur de ce qu'on avance, soit les fameux 12 milliards de dollars? Êtes-vous en mesure de concurrencer les entreprises d'ailleurs qui peuvent faire la même chose que vous? On sait qu'« ailleurs » veut dire « aux États-Unis. »

•(1630)

M. David Chartrand: Je ne suis pas économiste, mais une des choses qui me dérange est la valeur du dollar. Beaucoup de travail nous a été fourni par des entreprises des États-Unis, qui sont venues

ici parce que ça coûtait 60 ¢ plutôt que 1 \$. Aujourd'hui, c'est pas mal plus dur pour nous d'obtenir des contrats des États-Unis. On avait une tonne de contrats en provenance des États-Unis. De plus en plus, les compagnies retournent s'installer là-bas.

L'une des raisons est qu'au Québec, on nous considérait comme étant le *cheap labor* des États-Unis. C'est pourquoi on va avoir de la difficulté à entrer en concurrence, avec un dollar de valeur équivalente, avec une compagnie américaine. C'est à cause de la situation économique qu'on a en ce moment.

Je pense qu'on a le savoir-faire, comme vous dites, qu'on a les compétences, les qualifications pour faire tout ce travail. Cependant, parfois, il ne s'agit pas seulement d'avoir les qualifications ou les compétences, ce sont des décisions politiques qui sont prises.

Le « militaire » est quelque chose de très important aux États-Unis. On donne des contrats militaires à des contribuables — je m'excuse, *no pun intended* — pour que les politiciens de là-bas puissent se faire réélire, et affirmer qu'ils ont réussi à procurer du travail à une entreprise, etc.

Parfois, ce n'est pas seulement une question de décision, de se demander si on a le savoir-faire ou si ça a du sens économiquement. C'est qu'ils « tirent la couverture de leur bord ». L'industrie du bois d'oeuvre en est un bon exemple.

On était capables de faire beaucoup de choses ici, mais à un certain moment, les Américains ont décidé de « flexer » leurs muscles et d'imposer une surtaxe. Ils ont amputé de leur capacité beaucoup de compagnies canadiennes de l'industrie du bois d'oeuvre.

Souvent, ce ne sont donc pas des décisions logiques ou liées à l'argent. Alors, on aime beaucoup mieux avoir des garanties officielles, signées.

On a le pouvoir de négocier en ce moment: les avions ne sont pas achetés. C'est important d'aller chercher des garanties à l'intérieur de ce protocole d'entente.

M. Richard Nadeau: Monsieur Dias, sur ce sujet?

[Traduction]

M. Jerome Dias: Il ne fait aucun doute que nos employeurs ont les moyens et la technologie nécessaires pour accomplir le travail. Je présume que c'est la question que vous leur posez. Aucun constructeur de matériel aérospatial ou grand acteur du domaine aérospatial ne déclarera devant le comité qu'il n'a pas la technologie nécessaire ou qu'il ne peut pas faire concurrence. Bien sûr qu'ils vous diront qu'ils peuvent faire concurrence, puisque c'est vrai.

La question, c'est de savoir si les règles du jeu sont équitables. Si je demandais à quelqu'un s'il préférerait avoir accès à jusqu'à 3 000 aéronefs ou devoir se contenter de 65, toute personne saine d'esprit répondrait qu'elle en veut 3 000. Or, si je demande: « Voulez-vous 16 milliards de dollars garantis ou 12 milliards de dollars potentiels? », les gens diront qu'ils veulent 16 milliards de dollars.

L'hon. Laurie Hawn: Ce n'est pas 16 milliards de dollars.

M. Jerome Dias: C'est combien? C'est neuf et sept.

L'hon. Laurie Hawn: C'est 5,5 milliards de dollars.

M. Jerome Dias: Attendez. Ce n'est pas 5,5 milliards de dollars — c'est justement là le problème. Le programme est en fait de 9 milliards de dollars plus 7 milliards de dollars, et si les contreparties sont les mêmes dans le cadre de ce programme que par rapport aux Hercules, nous devrions avoir la possibilité d'accéder à tout.

M. David Chartrand: Je constate qu'il reste un peu de temps.

Un bon exemple de ce que je veux dire lorsque je parle de politique, c'est la situation relative au CL-415, au bombardier à eau. J'ai déjà travaillé à bord de cet appareil. Permet-il d'éteindre les feux de forêt plus rapidement qu'un hélicoptère et un seau? Pourquoi les Américains ne l'achètent-ils pas? Parce que c'est une question de politique. Il serait beaucoup plus sensé d'employer cet aéronef pour enrayer les feux de forêt aux États-Unis, en Californie et dans tous les États qui connaissent des difficultés sur ce plan, mais ils ne l'achètent pas. Pourquoi pas? Parce qu'il est fabriqué ici. Il n'est pas fabriqué là-bas. Là-bas, ils se disent que plus il y a de seaux, plus il y a d'emplois. Sur le plan politique, il est plus intelligent pour eux de ne pas se procurer l'aéronef, même s'il permet d'éteindre les feux de forêt beaucoup plus rapidement et même s'il est beaucoup plus efficace que leurs appareils. Je suis convaincu que nous avons la meilleure technologie pour enrayer les feux de forêt, mais ils ne l'achètent pas.

[Français]

M. Richard Nadeau: Merci, monsieur le président.

[Traduction]

Le président: Merci beaucoup.

Je donne la parole à M. Boughen; cinq minutes.

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

Permettez-moi de me joindre à mes collègues pour vous souhaiter la bienvenue. Merci de vous être joints à nous.

J'ai deux ou trois questions pour vous, messieurs. Sans ordre de travail, nous ne pouvons rien faire. Il nous faut donc un protocole d'entente qui ouvre la voie, qui nous permette d'établir un premier contact et qui fasse en sorte que nous puissions rivaliser pour ces contrats.

Si je regarde vers l'espace... Contrairement à d'autres, lorsque je regarde le ciel, je ne vois pas d'aéronefs. Mon seul titre de gloire, c'est que j'ai volé une fois avec les Snowbirds, mais c'était juste pour le plaisir. Or, si l'on pense aux avions et si l'on se tourne vers le passé, l'on se rappelle que le Canada a conçu l'Arrow, qui était le plus important aéronef au monde. Je ne doute aucunement, lorsque je pointe les yeux vers l'espace et je vois le bras spatial, que nous avons la technologie et les capacités intellectuelles nécessaires pour faire concurrence à n'importe quel pays, et nous avons aussi les attributs physiques qu'il faut pour réussir.

Lorsque je pense, par exemple, au hockey et à Sydney Crosby, et à plein d'autres choses — il y a des centaines d'exemples de savoir-faire ici au Canada, et l'aérospatiale en fait partie, cela ne fait aucun doute.

Pourquoi hésiterions-nous à rivaliser pour des contrats? Nous nous trouverions en haut de l'échelle parce que nous avons chez nous les gens qui peuvent faire le travail. Est-ce juste de dire cela?

• (1635)

M. Jerome Dias: Tout à fait. Nous pouvons rivaliser pour les contrats. L'Avro Arrow est un très bon exemple, parce qu'il a été conçu chez nous. Le problème, c'est de savoir qui a décidé du destin de l'Avro Arrow. On peut soutenir que le gouvernement américain a

anéanti l'industrie aérospatiale du Canada à l'époque. Or, la question n'a rien à voir avec les protocoles d'entente. Je comprends qu'il faut commencer quelque part, mais ce que j'essaie de dire, c'est que si Israël n'était pas partie à un protocole d'entente et qu'il a réussi à obtenir des contreparties de 150 à 180 p. 100, comment pouvons-nous prétendre avoir fait un travail remarquable? Selon les remarques précédentes, il se peut que nous réussissions à toucher plus que ce que nous avons investi. C'est merveilleux. Or, j'opterais pour l'investissement garanti et je tenterais de voir si on peut obtenir plus. Nous ne parlons de rien d'autre — uniquement de conclure la meilleure entente pour les Canadiens en ce qui concerne les emplois.

M. Ray Boughen: Comment la Turquie a-t-elle décroché le contrat? Vous avez dit qu'elle en avait un.

M. Jerome Dias: Pratt & Whitney le leur a accordé.

M. Ray Boughen: Nous devons établir comment c'est arrivé, et puis nous devons procéder de la même façon, présenter notre proposition et dire: « C'est à notre tour. »

M. Jerome Dias: C'est l'essentiel. Il y a une chose en ce qui concerne l'attribution de travail à des entreprises canadiennes. Un autre facteur laisse entendre: « Je vous attribue ce travail et vous créez des emplois au Canada. » Il y a une différence.

M. David Chartrand: Ces entreprises sous-traitent le travail, et elles ne reçoivent aucune garantie. Rien ne les oblige à le faire faire ici.

M. Ray Boughen: Dans ce cas, selon vous, comment pouvons-nous accroître la garantie, la probabilité que nous recevions les contrats? Je suis d'accord avec d'autres intervenants que ce point est de la plus haute importance par rapport à ce projet. Des milliards de dollars de travail sont en jeu.

M. David Chartrand: Selon moi, la seule façon, ce serait en négociant avec Lockheed Martin. On ne peut pas le garantir ici, et les entreprises canadiennes qui vont soumissionner ne peuvent pas le garantir non plus. Je crois que la seule qui peut le faire, c'est Lockheed Martin.

M. Ray Boughen: Merci.

Je vais céder le reste de mon temps de parole à M. Hawn.

L'hon. Laurie Hawn: Nous avons parlé de la propriété intellectuelle et de la demande d'effectuer le soutien en service au Canada. Moi aussi, je suis d'avis que nous avons accompli du très bon travail en ce qui concerne le F-18 et dans le cadre de tous nos autres programmes.

Je vais répéter quelque chose que j'ai dit plus tôt, à savoir que nous devons détenir les droits de propriété intellectuelle pour ce faire. Je pense que c'est une déclaration juste. Si nous n'avons pas les droits de propriété intellectuelle, nous ne pouvons pas faire le soutien en service de nos avions, car nous n'aurons pas les renseignements nécessaires. Or, si nous ne sommes pas partie au protocole d'entente avec les huit autres partenaires, nous n'avons pas accès à la propriété intellectuelle. Ainsi, si nous ne participons pas au protocole d'entente, nous ne pourrions pas faire le soutien en service. C'est un fait.

M. Jerome Dias: Nous ne débattons pas de la question de savoir si nous devrions être partie ou non au protocole d'entente. Nous comprenons qu'il faut établir un premier contact. Or, ce qu'il faut se demander, c'est s'il s'agit d'un accord avantageux. Avez-vous fait un assez bon travail? Y a-t-il suffisamment de garanties pour les travailleurs canadiens? Si le gouvernement verse 16 milliards de dollars de fonds publics dans le projet, cet investissement créera-t-il un nombre convenable d'emplois? Voilà ce que nous cherchons à savoir.

L'hon. Laurie Hawn: Vous ne comprenez pas la valeur du programme, mais ce n'est pas grave.

M. Jerome Dias: Oui, je comprends. Je travaille dans le secteur aérospatial depuis 30 ans.

Le président: Merci, monsieur Dias.

Monsieur Wilfert.

• (1640)

L'hon. Bryon Wilfert: Monsieur le président, pour faire suite à la remarque de M. Braid, si M. Chartrand souhaite se joindre à l'opposition, il est certainement le bienvenu.

Des voix: Oh, oh!

L'hon. Bryon Wilfert: En ce qui concerne M. Dias, vous vouliez répondre à certaines observations qui ont été faites. Je sais que M. Hawn aime disséquer les réponses des témoins, donc j'aimerais vous permettre de réagir à certains points. Évidemment, ce qui nous préoccupe, ce sont les emplois, les retombées économiques. S'il y a des renseignements qui n'ont pas été présentés et que vous aimeriez inclure dans le compte rendu, allez-y, s'il vous plaît.

M. David Chartrand: J'aimerais parler du protocole d'entente. Je crois que quelqu'un veut que nous justifions la décision d'y participer, n'est-ce pas? Nous ne soutenons pas que c'était la bonne ou la mauvaise chose à faire. Or, que se passerait-il si le gouvernement canadien avait décidé d'acquérir un aéronef de Boeing? Aurait-ce été la bonne décision de devenir partie au protocole d'entente et d'investir une si grande somme? Voilà ce que je voulais dire à ce sujet. Je suis heureux d'être lié à la technologie. Je suis aussi heureux que nous aurons peut-être le droit d'obtenir une partie des contrats. Or, que se passerait-il si le gouvernement avait décidé d'acheter l'appareil de Boeing?

L'hon. Bryon Wilfert: Vous soulevez un point intéressant.

Monsieur Dias.

M. Jerome Dias: Toute la question des RIR est intéressante, parce que nous avons ici l'industrie canadienne de la défense qui, dans sa première recommandation, encourage le gouvernement à utiliser les RIR comme levier financier. J'écoute le ministre Clement parler de l'histoire et de l'importance des RIR. On pourrait soutenir que notre secteur aérospatial est fondé en grande partie sur les RIR; ainsi, ce n'est pas nécessairement une mauvaise chose qu'elles ne soient pas incluses dans le programme. Je n'accepte pas l'argument selon lequel elles nous ont bien servis par le passé, mais elles ne répondent pas à nos besoins actuels.

J'ai réussi à insérer la plupart des points que je voulais soulever en répondant à d'autres questions. Il ne fait aucun doute que selon la façon dont vous posez vos questions à Industrie Canada, vous allez obtenir les réponses appropriées.

Selon moi, si l'on offrait à un contribuable canadien le choix entre 16 milliards de dollars en approvisionnement gouvernemental, nets, et la possibilité de présenter une soumission pour 12 milliards de

dollars — la possibilité de présenter une soumission —, il choisirait les 16 milliards de dollars.

L'hon. Bryon Wilfert: Vous inquiétez-vous au sujet de la création d'un précédent, parce que les lignes directrices du Conseil du Trésor sont très claires? Je pense que l'article 7.4 ou 7.5 prévoit très clairement un processus précis, transparent et concurrentiel. Je pense que vos remarques au sujet des retombées produites, certainement par les garanties du passé, et d'Industrie Canada sont très justes. Vous inquiétez-vous du fait que nous soyons en train de créer un précédent pour les contrats futurs?

M. Jerome Dias: Je ne suis pas du genre à vous dire, monsieur, que tous les contrats devraient être adjugés au plus bas soumissionnaire. Le fait est que puisque cela a une incidence sur les emplois canadiens, je pense qu'il faut donner la priorité aux Canadiens. Si c'est une politique gouvernementale d'approvisionnement que nous pouvons bâtir au Canada, franchement, cela m'importe peu si le gouvernement octroie des contrats à des fournisseurs uniques, parce que ce dont il est question, c'est de créer des emplois pour les Canadiens. Je ne m'attarde pas à cela.

L'hon. Bryon Wilfert: Ainsi, vous ne vous attardez pas aux emplois garantis. L'attente que nous recevrons peut-être 16 contre... Comment avez-vous obtenu ce chiffre, encore? Vous avez dit...

M. Jerome Dias: J'ai dit neuf plus sept: neuf milliards de dollars de ventes et sept milliards de dollars de soutien en service.

L'hon. Bryon Wilfert: La même question, monsieur Chartrand: vous inquiétez-vous?

M. David Chartrand: Je dirais à peu près la même chose que Jerry.

Les politiques de notre syndicat encouragent l'achat de produits de fabrication syndicale, de produits canadiens, pour faire en sorte de générer des revenus au sein de l'économie et de protéger les emplois des gens qui travaillent ici. Lorsque j'achète des documents imprimés, ils doivent provenir de quelqu'un qui est syndiqué. Aussi, de façon générale, j'essaie d'acheter des vêtements fabriqués dans un atelier syndical.

Pourquoi? Pour protéger les emplois. C'est vrai que parfois, ces emplois coûtent un peu plus cher, mais ce n'est pas quelqu'un qui gagne 11 \$ l'heure qui stimule notre économie. C'est la classe moyenne. Ce sont ces emplois-là. C'est 50 000 et 40 000 \$ par année. Cela permet aux familles de se loger, de partir en vacances, de verser de l'argent dans l'économie, d'aller au restaurant, de faire certaines choses que d'autres ne peuvent pas faire. C'est ainsi qu'on stimule l'économie; ce n'est pas en prenant l'argent des contribuables et en donnant du travail à des gens dans un autre pays.

• (1645)

L'hon. Bryon Wilfert: Je savais que vous seriez d'accord, monsieur Chartrand.

Écoutez bien...

Le président: J'écoute bien et je vais donner la parole à M. Payne.

M. LaVar Payne (Medicine Hat, PCC): Merci, monsieur le président. C'est par votre intermédiaire que j'adresse mes questions à ces messieurs.

J'aimerais vous soumettre quelque chose, messieurs, en ce qui concerne le protocole d'entente. Je sais que M. Dias a dit qu'Alan Williams n'était pas d'accord avec Dan Ross. Je sais que M. Williams ne faisait pas partie de ce processus ici. Et Dan Ross et son autre fonctionnaire, Mike Slack, ainsi que le colonel Burt, qui ont travaillé sur ce protocole d'entente particulier pendant un certain nombre d'années, ont convenu avec tous les autres partenaires dans le protocole d'entente que cela n'inclurait pas de RIR. C'est ce qui a été convenu par tous les partenaires du protocole d'entente.

Évidemment, le processus concerne des occasions à l'échelle mondiale. Et nous avons entendu à maintes et maintes reprises que les entreprises dans l'industrie aérospatiale savaient comment faire concurrence. Elles ont déjà beaucoup de succès à rivaliser dans le monde entier et, certainement, il y a un très grand nombre d'emplois dans l'industrie aérospatiale. Je pourrais poursuivre en citant ce qu'ont dit un certain nombre d'entreprises qui ont comparu ici.

Je crois que vous, les gens et les syndicats, qui travaillez pour ces entreprises, êtes prêts à faire le travail qui leur sera accordé en vertu des contrats. Il n'y aura pas de contrats dans le cadre de ce processus, en particulier en ce qui concerne le volet technologie, si nous ne faisons pas partie du protocole d'entente. Nous ne pourrions pas obtenir l'information technique et l'utiliser pour des droits de propriété et être en mesure d'appliquer cette information à d'autres occasions qui pourraient se présenter à vos organismes.

J'aimerais simplement savoir ce que vous pensez de cet élément d'information, parce que je ne suis pas certain que vos organismes le comprennent bien.

M. David Chartrand: Nous comprenons cela.

La question que je me pose, c'est comment se fait-il que nous n'avons pas de protocole d'entente concernant le développement de l'avion de Boeing? Comment se fait-il que nous n'en ayons pas un avec les Européens, qui travaillent également au développement d'un appareil?

Est-ce que Lockheed Martin est la seule entreprise qui peut développer cette technologie? Est-ce la seule...

M. LaVar Payne: Oui, c'est effectivement le cas.

M. David Chartrand: C'est ce que je veux savoir. Je ne suis pas au courant de cela.

M. LaVar Payne: L'avion de Lockheed Martin est le seul appareil de la cinquième génération disponible. Boeing a comparu devant nous. Et vous savez quoi? Pour être franc, Boeing n'a pu répondre à une seule question. Même les membres de l'opposition ont conclu que cela avait été un exercice inutile. Nous avons également eu les témoignages d'autres entreprises à ce sujet et elles ont été incapables de nous dire qu'elles pouvaient faire concurrence à Lockheed Martin.

Nous avons eu des représentants de Dassault Aviation. Des gens de cette entreprise ont analysé cette question, et le JSF-35 l'a emporté. Il y avait d'autres organisations qui ont fait voler d'autres avions. Elles n'ont pas fait voler le JSF-35, mais il a quand même gagné au mérite. De toute façon...

M. David Chartrand: Monsieur, comme je l'ai dit, je ne suis pas nécessairement au courant de la technologie que l'entreprise développe, mais j'ai lu des rapports — des rapports, des études d'université — et comme je l'ai dit, je ne suis pas un spécialiste de l'aviation, mais certains disent qu'il n'est pas nécessaire...

M. LaVar Payne: Nous avons reçu les experts.

M. David Chartrand: Oui, c'est cela, vous, messieurs, êtes les experts. Mais vous savez...

M. LaVar Payne: Non, je dis que nous avons reçu les experts.

M. David Chartrand: Très bien, vous avez reçu les experts. Vous avez écouté ce qu'ils avaient à dire.

M. LaVar Payne: Nous avons entendu nos militaires. Nous avons également entendu le témoignage du SMA (Matériels). Ces gens connaissent les contrats. Ils ont participé à l'ensemble du processus, alors, nous devons les croire sur parole lorsqu'ils disent que c'est l'appareil qu'il faut.

M. David Chartrand: Nous devons les croire sur parole.

M. LaVar Payne: Vous insinuez que les gens qui ont travaillé sur ce dossier au cours des cinq dernières années, ou pendant un certain nombre d'années, ne savent pas?

M. Jerome Dias: Voici ce que nous disons, monsieur. Dans le cas du F-18, pour utiliser le même argument, nous avons effectué les réparations et la révision, ce qui signifie que nous devons avoir accès à la propriété intellectuelle pour faire l'entretien. Nous comprenons cela...

● (1650)

M. LaVar Payne: Et nous devons avoir cela en vertu du protocole d'entente.

M. Jerome Dias: Nous comprenons cela, mais voici la différence, monsieur. Lorsque nous avons élaboré le protocole d'entente dans le cas du F-18, nous avons eu beaucoup plus d'emplois garantis que c'est le cas actuellement en proportion de la taille de ce contrat. Je dis que si vous pouvez avoir accès à la propriété intellectuelle dans le cas du F-18...

M. LaVar Payne: Je pense que nous avons d'autres occasions. Merci.

M. Jerome Dias: Merci.

Le président: Je vais donner la parole au dernier membre du comité pour cinq minutes. Allez-y, Mme Gallant.

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

Par votre intermédiaire, je voudrais dire aux témoins, premièrement, que j'admire vraiment toute la passion avec laquelle vous représentez vos membres. C'est quelque chose qui est palpable et que nous aimons, parce que nous faisons la même chose.

Je veux vous donner un peu de contexte, parce qu'il est évident que vous n'avez pas eu la même information que celle qu'on nous répète ad nauseam depuis des semaines.

Il y a eu un appel d'offres il y a environ une décennie. En fait, le gouvernement précédent a débuté le processus, et tous les pays qui sont actuellement des participants ont investi de l'argent pour décider quelle serait la meilleure technologie. Ils ont mis cela dans un appel d'offres à ce moment-là. Voilà quel a été le processus d'appel d'offres.

Mon collègue, M. Hawn, a fait un survol de la question du protocole d'entente. Pour pouvoir avoir accès à la propriété intellectuelle de manière que nos travailleurs au Canada puissent faire ce travail, il faut être signataire de ce protocole d'entente. Mais une partie de ce protocole d'entente interdit les RIR. Les RIR se font par l'intermédiaire d'un tout autre processus. Nous essayons de parvenir au même résultat final en nous assurant que les pays participants auront tous des emplois à la hauteur de leurs achats, mais ce n'est tout simplement pas le même système auquel nous sommes habitués au Canada.

Je me dois d'être d'accord avec M. Chartrand en ce qui concerne le risque de perdre une capacité. Grâce à votre témoignage aujourd'hui, cette question fera certainement partie de nos délibérations et de toute nouvelle négociation au cours de la prochaine phase de l'approvisionnement.

Pendant la décennie de noirceur, nous avons perdu des capacités et il nous a fallu une décennie pour les retrouver. Je vais vous raconter une histoire. C'était en août 2001. Certains membres du comité visitaient la Bosnie et le secrétaire parlementaire d'alors nous disait qu'on avait retiré tous les mortiers des véhicules de transport de troupes parce qu'on en était rendu à un moment dans l'histoire où les choses étaient plus paisibles en Bosnie. L'idée, c'était que nous jouissions des dividendes de la paix et que nous n'en avions plus besoin. Un mois plus tard est arrivé le 11 septembre, et nous avions laissé les choses aller pendant si longtemps que nous n'étions pas prêts pour faire face à ce qui se passe maintenant dans le monde. Nous avons remis nos chars d'assaut. Nous avons fait disparaître le régiment aéroporté. C'était une solution opportune parce qu'il y avait eu des histoires concernant ce régime. Ils essayaient d'économiser de l'argent et ils ont tout simplement fait disparaître le régiment au complet.

Lorsque je suis arrivée ici en 2000, la première campagne du comité a été de ramener le régiment aéroporté. Nous n'avons jamais eu la régiment aéroporté, mais nous avons retrouvé la capacité. Il a fallu six ans pour avoir un groupe d'opérations spéciales. On l'appelle maintenant le ROSC, le Régiment d'opérations spéciales du Canada. Ses membres peuvent réagir rapidement, ils peuvent être parachuté là où ils doivent être et ils sont autonomes.

Nous comprenons ce que vous nous avez dit au sujet de la perte d'une capacité et nous vous en remercions. Je veux simplement exprimer ma gratitude pour ce que vous avez apporté à cette réunion aujourd'hui. Je n'ai pas vraiment de question, parce que vous nous avez donné un témoignage si complet.

M. Jerome Dias: Merci.

[Français]

Le président: Merci beaucoup.

[Traduction]

Je veux également remercier nos témoins parce qu'ils croient dans leurs convictions. Ils croient dans les gens et ils pensent qu'ils doivent faire partie d'un syndicat pour réussir, c'est excellent...

M. Jerome Dias: Nous pensons simplement que cela est utile.

Le président: Oui. Vous pensez que... C'est très bien, alors. C'est pourquoi tous les membres du comité ont aimé la discussion que nous avons eue aujourd'hui. Elle était très vivante.

Merci d'être venus nous voir. La prochaine fois, nous pourrions avoir un débat sur une autre question.

M. David Chartrand: Avec plaisir.

•(1655)

[Français]

Le président: Je vous remercie beaucoup, monsieur Chartrand.

Merci à M. Dias. Merci d'être ici et d'avoir participé au débat avec les membres du comité. Je crois qu'ils l'ont bien apprécié. Cela a été très apprécié. Merci beaucoup, on vous souhaite une bonne journée et bon succès.

On va suspendre la séance pendant deux minutes.

• _____ (Pause) _____

•

[Traduction]

Le président: Silence.

[Français]

Nous allons reprendre les travaux du comité.

Je donne la parole à M. Bachand.

M. Claude Bachand: Monsieur le président, est-ce qu'on va tenir cette discussion à huis clos?

Le président: Est-ce que les membres désirent qu'on tienne cette discussion à huis clos, *in camera*?

[Traduction]

L'hon. Laurie Hawn: À huis clos, c'est bien. Nous pouvons le faire à huis clos, si...

Une voix: On ne peut pas dire grand-chose.

L'hon. Dominic LeBlanc: D'une manière ou de l'autre, à vous de décider.

[Français]

Le président: On peut se retirer à huis clos, monsieur le greffier?

Le greffier du comité (M. Jean-François Lafleur): Si c'est le souhait du comité.

Le président: Est-ce que c'est le souhait du comité de se retirer à huis clos?

[Traduction]

Je pose la question au comité.

L'hon. Laurie Hawn: Nous allons seulement ajouter une conclusion à la citation de Bryon, que vous avez entendue à la période de questions. Nous n'allons rien dire de plus.

Même si nous poursuivons à huis clos, nous n'en dirons pas beaucoup plus. Mais si vous voulez en savoir un peu plus, alors, il faut poursuivre à huis clos.

[Français]

M. Claude Bachand: J'aimerais que la discussion demeure publique. Je n'ai rien à cacher au public, jamais.

Le président: D'accord, monsieur Bachand, vous avez la parole.

M. Claude Bachand: Je vais lire ma motion, monsieur le président:

Que suite à la comparution des quatre entreprises [...]

Je vais modifier cela pour ne dire que « les entreprises », car je crois qu'on en a reçu cinq, je ne voudrais pas me faire bloquer pour une stupide question de forme. Je reprends:

Que suite à la comparution des entreprises concernant les avions de recherche et de sauvetage, le Comité demande aux Ministres responsables de la Défense, de l'Industrie, des Travaux publics et des Services gouvernementaux de comparaître pour expliquer au Comité l'état de la situation.

Je la laisserais ainsi pour l'instant, mais je sais que mes amis du Parti libéral veulent proposer un amendement « amical ». Étant donné que je suis en faveur de l'amitié, je serais d'accord sur leur amendement.

Allez-y, mes chers amis.

• (1700)

Le président: M. Wilfert, ou M. LeBlanc.

Monsieur LeBlanc.

L'hon. Dominic LeBlanc: Vous voyez vraiment la coalition se former ici, monsieur Bernier.

Le président: Oui, oui.

L'hon. Dominic LeBlanc: Monsieur le président, j'ai déjà parlé à M. Bachand et je crois qu'il accepterait un amendement favorable. Nous sommes d'accord sur sa motion. J'ajouterais simplement ceci à la fin: « [...] et que les ministres soient invités à comparaître pour une heure, individuellement. » Car je ne souhaite pas qu'on se retrouve avec un panel de trois ministres durant une heure. D'après nous, ce n'est pas souhaitable. J'aimerais qu'il soit possible d'inviter les ministres individuellement, durant une heure dans chaque cas. C'est en ce sens que je propose cet amendement.

Également, je m'en remets à vous, monsieur le président, car j'aurais aussi souhaité inviter le Conseil national de recherches Canada. Je crois qu'il peut peut-être éclaircir certaines situations. Je crois comprendre que M. Bachand n'est pas opposé à cela. Je ne sais pas s'il faut soumettre un amendement favorable ou une autre proposition, à une autre réunion. Je ne crois pas que ce soit controversé.

Merci.

[Traduction]

Le président: Monsieur Harris, êtes-vous membre de la coalition?

M. Jack Harris: Il pourrait y avoir un peu de coalition, parce que je pense qu'il y a beaucoup d'intérêt pour la question de l'avion de recherche et de sauvetage, mais il est évident, en lisant le rapport du CNRC, qu'un grand nombre d'hypothèses qui sous-tendent tout ce projet sont liées à l'idée de maintenir le statu quo en termes de temps de réponse en matière de recherche et de sauvetage.

Nous entreprenons maintenant une étude du temps de réponse et je pense que c'est une bonne occasion pour en discuter avec les ministres concernés pour connaître la réponse du ministère, premièrement, au rapport et, deuxièmement, au fait qu'il est nécessaire d'examiner de manière plus approfondie les temps de réponse en matière de recherche et de sauvetage avant de finaliser l'énoncé des besoins. Je pense que c'est une question qui est assez évidente.

Je suis d'accord avec la suggestion de M. LeBlanc — qui ne m'a pas consulté, pour ceux que cela intéresse. Mais, de mon côté, j'allais proposer la même chose. Nous devrions convoquer quelqu'un du CNRC pour nous parler de ce rapport particulier. Si cela fait partie de l'amendement que vous proposez, alors, je l'accepterais.

En ce qui concerne les voilures fixes, nous devrions entendre le ministre, mais nous devrions également entendre le témoignage d'un ou deux des auteurs de ce rapport, parce qu'ils ont fait certaines observations et critiques très importantes concernant l'énoncé des besoins.

[Français]

Le président: L'amendement favorable veut que les ministres soient invités à comparaître individuellement, durant une heure, de même que le Conseil national de recherches Canada. D'accord.

Je laisse la parole à M. Hawn.

[Traduction]

L'hon. Laurie Hawn: Merci. En tant que non-membre de la coalition...

L'hon. Bryon Wilfert: Eh bien, vous l'étiez lundi. Avec le Bloc.

L'hon. Laurie Hawn: Cela s'appelle du pragmatisme.

J'ai quelques difficultés avec cette question. Premièrement, tous ces programmes sont des programmes faisant intervenir trois ministères. Je sais que vous ne voulez pas dire diviser pour régner, mais, fondamentalement, les ministres doivent comparaître ensemble, parce qu'ils ont tous un rôle particulier à jouer dans ce contrat. Alors, nous ne serions pas favorables à l'idée qu'ils soient convoqués séparément.

L'autre point, c'est que je pense que nous mêlons différentes choses ici. Claude, je pense que vous parlez du programme d'acquisition principalement. Est-ce assez juste?

M. Claude Bachand: Oui, pour démarrer le programme.

L'hon. Laurie Hawn: Et Jack parle davantage des temps de réponse, le problème de la côte Est et tout le reste. Je pense que nous mêlons deux choses ici, parce que les ministres ne sont pas vraiment bien placés pour parler des temps de réponse et de choses du genre. Ce sont des questions qui relèvent davantage des gens du Secrétariat national de recherche et de sauvetage ou, peut-être, du CNRC, quelle que soit la mesure dans laquelle ils ont examiné cette question. Je veux dire que leur attention porte principalement sur les capacités, les exigences énoncées pour l'avion, et non pas sur les temps de réponse comme tels. Ils en ont parlé, mais cela concernait principalement l'appareil lui-même. Alors, je pense que nous mêlons beaucoup de choses ici.

En ce qui concerne les ministres, nous serions d'accord pour qu'ils comparaissent... Franchement, nous ne pensons pas que ce soit le bon moment pour qu'ils comparaissent. Je ne sais pas exactement quand le Cabinet sera saisi de cette question, mais je pense que ce sera bientôt, parce que nous faisons des pressions, et j'en fais certainement, étant donné que c'est une question qui se fait beaucoup attendre et nous le savons.

Lorsque l'appel d'offres sera lancé, peu importe sous quelle forme, je suggère que ce sera là le bon moment pour convoquer les ministres afin d'en parler, parce que nous n'allons pas refaire l'énoncé des besoins. Ce n'est pas notre travail. C'est le travail des militaires que de définir l'énoncé des besoins, et une fois que l'appel d'offres sera lancé, je pense que c'est à ce moment-là qu'il faudra convoquer les ministres et discuter de la façon dont nous allons faire cela, une fois que les réponses auront été reçues.

Je pense que c'est là où nous pourrions avoir une certaine contribution et une certaine influence en disant comment nous pensons que nous pouvons nous assurer que le processus est ouvert et transparent et tout le reste — lorsqu'on aura reçu les réponses. Franchement, le faire à ce moment-ci me semble prématuré.

• (1705)

Le président: Monsieur Harris.

M. Jack Harris: Pour répondre à ce que Laurie vient de dire, la vérité, c'est que le Conseil national de recherches du Canada a remis en question l'énoncé des besoins et a remis en question les hypothèses utilisées.

Je pense que nous avons reçu une copie de ce rapport à la fin d'août ou au début de septembre. Il a été rédigé en mars et nous n'avons pas vu de réaction de la part du ministère de la Défense nationale à ce rapport du CNRC. La question a été renvoyée au CNRC par Industrie. Le ministère a dit qu'il voulait examiner de manière approfondie cette question et il voulait l'envoyer au CNRC pour étude. Quelle a été la réponse à ce rapport? Nous devrions les convoquer pour savoir ce qu'il en est.

Je ne crois pas que le présent comité doive attendre que des décisions aient été prises et ensuite, convoquer les ministres pour qu'ils viennent nous dire ce qu'ils font. Cela revient aux préoccupations de M. Bachand au sujet du travail du comité. Nous ne sommes pas là uniquement pour réagir à ce que le gouvernement fait et pour offrir notre opinion.

Voici un rapport qui a été mis à la disposition du comité — et, j'ajouterais, à la demande du comité. Il a fallu beaucoup de temps pour l'obtenir. Maintenant que nous l'avons, je pense que nous avons l'obligation et certainement le droit d'interroger le ministère, en particulier le ministère de la Défense nationale, pour savoir quelle est sa réponse à ce rapport, et pour lui poser nos questions et avoir un mot à dire à cet égard.

Attendre qu'une décision soit prise et qu'un appel d'offres soit lancé serait stupide. Aussi bien retourner à la maison. Je pense que nous devons au moins entendre le ministre de la Défense nationale, et nous devons le faire rapidement. Je ne vois aucune raison pourquoi nous ne pourrions pas tous les entendre.

Le président: Merci.

Monsieur Hawn.

L'hon. Laurie Hawn: Eh bien, pour la simple raison qu'à cette étape-ci, la réponse sera liée à l'énoncé des besoins, parce que c'est le travail du ministère. Le travail des Forces canadiennes est de rédiger l'énoncé des besoins. Nous n'allons pas modifier l'énoncé des besoins. Ce n'est pas notre travail de le rédiger. Nous n'avons pas l'expertise nécessaire pour le faire.

Une fois que l'énoncé des besoins sera terminé, et j'ignore quand ce sera, entre maintenant et le moment où il sera rendu public — peu importe quel sera le processus utilisé pour l'appel d'offres, parce qu'il y a différentes façons de le faire; nous n'allons pas récrire l'énoncé des besoins.

Lorsqu'il sera rendu public, nous voudrions nous assurer que le processus est ouvert et transparent et tout le reste. À mon sens, il n'y a aucune raison de vouloir insister. Il y a deux choses. Je pense que c'est prématuré et, à notre avis, les ministres doivent comparaître ensemble.

Le reste des membres du comité peuvent voter comme ils l'entendent, mais nous n'appuierons pas un tel amendement.

[Français]

Le président: Je vous remercie.

Monsieur Bachand.

M. Claude Bachand: Monsieur le président, je ne suis pas secrétaire parlementaire, je ne sais donc pas exactement où en est rendu le processus d'acquisition. Mon but est de lancer le processus, mais je veux savoir où ça bloque. Cela fait quand même six ans qu'on entend dire qu'il nous faut des avions de recherche et de sauvetage, ce c'est très important. Et patati! et patata! Mais il ne se passe pas grand-chose.

J'ai eu des rencontres avec des représentants de l'industrie et eux aussi, de leur côté, trouvent que le cheminement est lent « en tabarouette ». Je ne veux pas attendre. Peut-être que M. Hawn sait des choses que je ne sais pas. En attendant, je pense que, pour faire avancer le dossier, après avoir écouté l'industrie, c'est maintenant aux politiciens de venir nous dire où en est rendue la démarche et ce qui bloque. Ensuite, il est de notre responsabilité comme membres de comité de faire avancer ce type de projet, si on a l'accord de tout le monde.

C'est pour cela que je tiens à ce que les ministres viennent nous rencontrer. Ils pourraient venir deux à la fois et disposer d'une heure chacun. On pourrait peut-être commencer avec le ministre de la Défense nationale et le Conseil national de recherches, et terminer avec les deux autres ministres. Cependant, selon moi, il est urgent d'agir. Je ne veux pas attendre. Si la motion est adoptée, je m'attends à ce que les ministres soient convoqués et qu'on puisse faire progresser la discussion et demander des comptes quant à l'état de la démarche.

• (1710)

Le président: Je vous remercie.

[Traduction]

L'hon. Laurie Hawn: Évidemment, tout dépendra de la disponibilité des ministres, comme d'habitude. Nous savons où cela nous mènera, alors, n'insistons pas.

[Français]

Le président: Y a-t-il d'autres députés qui voudraient prendre la parole concernant la motion présentée par M. Bachand ainsi que les sous-amendements?

Non?

Je vais donc demander le vote des membres sur le sous-amendement de M. Harris.

[Traduction]

C'est un amendement favorable? Ce n'est pas un amendement favorable, alors, je dois d'abord demander à tous les membres

[Français]

de même que le Conseil national de recherches.

[Traduction]

Nous venons juste d'ajouter « le Conseil national de recherches ».

(L'amendement est adopté.)

Le président: Il a été adopté.

[Français]

Il y a l'autre amendement présenté par M. LeBlanc, qui demande que les ministres soient invités à comparaître individuellement durant une heure chacun.

Je lis l'amendement tel qu'amendé:

Que la motion soit modifiée par adjonction, après le mot « situation », de ce qui suit : «, et que les ministres soient invités à comparaître individuellement devant le Comité pour une heure, de même que le Conseil national de recherches du Canada.

[Traduction]

(L'amendement modifié est adopté.)

Le président: Il a été adopté.

[Français]

Maintenant, nous allons voter sur la motion globale amendée: présentée par M. Bachand, telle qu'elle vient d'être

amendée: Que suite à la comparution des entreprises concernant les avions de recherche et de sauvetage, le Comité demande aux ministres responsables de la Défense, de l'Industrie et des Travaux publics et des Services gouvernementaux de comparaître pour expliquer au Comité l'état de la situation, et que les ministres soient invités à comparaître individuellement pour une heure, de même que le Conseil national de recherches du Canada

[Traduction]

(La motion modifiée est adoptée.)

Le président: La motion a été adoptée par le comité.

[Français]

Je vais maintenant donner la parole à M. Wilfert.

[Traduction]

L'hon. Bryon Wilfert: Peut-être que je peux apporter des précisions pour M. Hawn. Avant de décider si nous allons poursuivre à huis clos, je veux qu'il soit très clair que ce qui m'intéresse, c'est le processus d'acquisition de ces hélicoptères et le coût. Je ne m'intéresse à rien d'autre. C'est ce qui m'intéresse. Toute autre question pourrait porter sur l'approvisionnement en général, mais cette motion vise uniquement les coûts et le processus d'acquisition, et non pas l'utilisation ou quoi que ce soit d'autre.

Le président: Monsieur Wilfert, voulez-vous que le comité poursuive à huis clos?

L'hon. Bryon Wilfert: Je vais laisser à M. Hawn le soin de répondre. Voilà le but.

L'hon. Laurie Hawn: Tant et aussi longtemps que c'est là le sujet de la discussion, c'est correct.

L'hon. Bryon Wilfert: Merci, monsieur Hawn.

Le président: Très bien, nous allons rester en séance publique.

Pouvez-vous lire votre motion encore une fois?

L'hon. Bryon Wilfert: Monsieur le président, la motion se lit comme suit:

Que, à la lumière des récentes révélations à l'effet que le ministère de la Défense nationale a secrètement loué et utilisé une flotte d'hélicoptères Mi-17 dans la province de Kandahar, le ministre de la Défense nationale soit invité à comparaître devant le comité immédiatement après la conclusion de l'étude sur l'achat de la nouvelle génération d'avions de chasse afin de répondre aux questions relatives au contrat mentionné ci-haut et autres contrats non dévoilés que le ministère de la Défense nationale a octroyés afin de soutenir la mission des forces canadiennes en Afghanistan.

Le but de la motion est de traiter du coût et du processus. Voilà quelle est ma position.

Le président: Merci, monsieur Wilfert.

Allez-y, monsieur Hawn.

L'hon. Laurie Hawn: Nous avons parlé du programme dans la période de questions, mais peut-être pas avec autant de détails que l'aurait souhaité M. Wilfert. Comme on l'a dit clairement, le programme est temporaire et il prendra fin avec la fin de la mission de combat. C'est quelque chose de très temporaire. Il cessera dans moins de sept mois.

Notre inquiétude au sujet de cette discussion, c'est qu'elle pourrait facilement dériver pour toucher des domaines dont le gouvernement ne peut parler.

• (1715)

Le président: Merci.

Mme Gallant et ensuite, M. Wilfert.

Mme Cheryl Gallant: Je m'interroge sur le mot utilisé: « secrètement ». Voulez-vous dire qu'il portait officiellement l'indication « secret », Bryon, ou que c'était une location secrète?

L'hon. Bryon Wilfert: Par votre intermédiaire, monsieur le président, cela ne figurait dans aucun des documents que nous avons

reçus concernant le budget de la Défense nationale. En d'autres mots, il n'y avait pas d'indication sur l'acquisition, avec un coût déterminé, de ces hélicoptères.

Pendant que j'ai la parole, monsieur le président, j'aimerais dire, en réponse à M. Hawn, que je serais très heureux d'avoir la discussion à huis clos. Encore une fois, connaissant l'excellent travail du président, nous nous limiterions aux deux domaines qui m'intéressent, qui sont le processus et le coût. Nous n'allons pas errer dans d'autres domaines.

Le président: Merci.

Allez-y, monsieur Hawn.

L'hon. Laurie Hawn: La réalité, c'est qu'il y a beaucoup d'autres contrats que le MDN octroie et que d'autres ministères du gouvernement octroient. Ce n'est pas parce qu'il y a un grand secret ou quoi que ce soit d'autre. Il y a beaucoup de contrats, et cela se fait dans tous les ministères, qui ne justifient pas un communiqué de presse, et ainsi de suite. Ce n'est pas inhabituel à cet égard.

L'hon. Bryon Wilfert: Monsieur le président, je comprends cela, sauf qu'un hélicoptère, ce n'est pas quelque chose qu'on voit tous les jours. C'est pourquoi j'aimerais examiner cette question.

L'hon. Laurie Hawn: Encore une fois, il n'y a pas de raison de vouloir insister, parce que nous savons où cela nous mènera. Mais nous allons voter contre.

L'hon. Bryon Wilfert: Je vais essayer de me montrer conciliant.

L'hon. Laurie Hawn: Je comprends. Mais nous savons comment cela se terminera. C'est très bien.

L'hon. Bryon Wilfert: Très bien.

L'hon. Laurie Hawn: Il n'y a pas de raison...

Le président: Est-ce que d'autres personnes veulent prendre la parole au sujet de la motion de M. Wilfert?

Tout le monde a la motion sous les yeux. Ceux qui sont pour?

(La motion est adoptée.)

Le président: Avant de partir, je veux informer officiellement les membres du comité que notre voyage au Texas est annulé. Alors, mardi prochain, vous serez libres. Il n'y aura pas de réunion du comité, parce que nous n'avons pas suffisamment de temps pour changer quoi que ce soit. Nous reviendrons jeudi, la semaine prochaine, avec la question de Lockheed Martin.

De plus, je veux informer les membres du comité que notre voyage dans l'Atlantique aura lieu du 31 janvier au 3 février. Monsieur Harris.

M. Jack Harris: Est-ce que ces dates sont maintenant officielles, monsieur le président?

Le président: Oui. Nous avons adopté une motion à cet égard la semaine dernière, alors, je dis simplement aux membres du comité que le greffier travaille avec ces dates en tête.

Merci beaucoup.

La séance est levée.

POSTE  MAIL

Société canadienne des postes / Canada Post Corporation

Port payé

Postage paid

Poste-lettre

Lettermail

**1782711
Ottawa**

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à :*
Les Éditions et Services de dépôt
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada
Ottawa (Ontario) K1A 0S5

If undelivered, return COVER ONLY to:
Publishing and Depository Services
Public Works and Government Services Canada
Ottawa, Ontario K1A 0S5

Publié en conformité de l'autorité
du Président de la Chambre des communes

PERMISSION DU PRÉSIDENT

Il est permis de reproduire les délibérations de la Chambre et de ses comités, en tout ou en partie, sur n'importe quel support, pourvu que la reproduction soit exacte et qu'elle ne soit pas présentée comme version officielle. Il n'est toutefois pas permis de reproduire, de distribuer ou d'utiliser les délibérations à des fins commerciales visant la réalisation d'un profit financier. Toute reproduction ou utilisation non permise ou non formellement autorisée peut être considérée comme une violation du droit d'auteur aux termes de la *Loi sur le droit d'auteur*. Une autorisation formelle peut être obtenue sur présentation d'une demande écrite au Bureau du Président de la Chambre.

La reproduction conforme à la présente permission ne constitue pas une publication sous l'autorité de la Chambre. Le privilège absolu qui s'applique aux délibérations de la Chambre ne s'étend pas aux reproductions permises. Lorsqu'une reproduction comprend des mémoires présentés à un comité de la Chambre, il peut être nécessaire d'obtenir de leurs auteurs l'autorisation de les reproduire, conformément à la *Loi sur le droit d'auteur*.

La présente permission ne porte pas atteinte aux privilèges, pouvoirs, immunités et droits de la Chambre et de ses comités. Il est entendu que cette permission ne touche pas l'interdiction de contester ou de mettre en cause les délibérations de la Chambre devant les tribunaux ou autrement. La Chambre conserve le droit et le privilège de déclarer l'utilisateur coupable d'outrage au Parlement lorsque la reproduction ou l'utilisation n'est pas conforme à la présente permission.

On peut obtenir des copies supplémentaires en écrivant à : Les Éditions et Services de dépôt
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada
Ottawa (Ontario) K1A 0S5
Téléphone : 613-941-5995 ou 1-800-635-7943
Télécopieur : 613-954-5779 ou 1-800-565-7757
publications@tpsgc-pwgsc.gc.ca
<http://publications.gc.ca>

Aussi disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante : <http://www.parl.gc.ca>

Published under the authority of the Speaker of
the House of Commons

SPEAKER'S PERMISSION

Reproduction of the proceedings of the House of Commons and its Committees, in whole or in part and in any medium, is hereby permitted provided that the reproduction is accurate and is not presented as official. This permission does not extend to reproduction, distribution or use for commercial purpose of financial gain. Reproduction or use outside this permission or without authorization may be treated as copyright infringement in accordance with the *Copyright Act*. Authorization may be obtained on written application to the Office of the Speaker of the House of Commons.

Reproduction in accordance with this permission does not constitute publication under the authority of the House of Commons. The absolute privilege that applies to the proceedings of the House of Commons does not extend to these permitted reproductions. Where a reproduction includes briefs to a Committee of the House of Commons, authorization for reproduction may be required from the authors in accordance with the *Copyright Act*.

Nothing in this permission abrogates or derogates from the privileges, powers, immunities and rights of the House of Commons and its Committees. For greater certainty, this permission does not affect the prohibition against impeaching or questioning the proceedings of the House of Commons in courts or otherwise. The House of Commons retains the right and privilege to find users in contempt of Parliament if a reproduction or use is not in accordance with this permission.

Additional copies may be obtained from: Publishing and Depository Services
Public Works and Government Services Canada
Ottawa, Ontario K1A 0S5
Telephone: 613-941-5995 or 1-800-635-7943
Fax: 613-954-5779 or 1-800-565-7757
publications@tpsgc-pwgsc.gc.ca
<http://publications.gc.ca>

Also available on the Parliament of Canada Web Site at the following address: <http://www.parl.gc.ca>