



CHAMBRE DES COMMUNES  
HOUSE OF COMMONS  
CANADA

44<sup>e</sup> LÉGISLATURE, 1<sup>re</sup> SESSION

---

# Comité permanent des opérations gouvernementales et des prévisions budgétaires

TÉMOIGNAGES

**NUMÉRO 009**

Le mardi 22 mars 2022

---

Président : M. Robert Kitchen





# Comité permanent des opérations gouvernementales et des prévisions budgétaires

Le mardi 22 mars 2022

• (1605)

[Traduction]

**Le président (M. Robert Kitchen (Souris—Moose Mountain, PCC)):** Bienvenue à la neuvième réunion du Comité permanent des opérations gouvernementales et des prévisions budgétaires de la Chambre des communes.

Nous poursuivons aujourd'hui notre étude sur les projets d'approvisionnement en défense aérienne. Nous recevons des représentants de Services publics et Approvisionnement Canada et du ministère de la Défense nationale.

La réunion d'aujourd'hui se tient selon un format hybride, conformément à l'ordre de la Chambre du 25 novembre 2021. Les membres du Comité participent à la réunion en personne, dans la salle, et à distance, avec l'application Zoom. Le greffier et moi allons faire de notre mieux pour respecter la liste des intervenants, qu'ils participent virtuellement ou en personne à la réunion. J'aimerais profiter de l'occasion pour rappeler à tous les participants qu'il est interdit de faire des captures d'écran ou de prendre votre écran en photo.

Étant donné la situation pandémique qui perdure, et à la lumière des recommandations des autorités de la santé publique, et de la directive du Bureau de la régie interne du 19 octobre 2021, tous ceux qui participent à la réunion en personne doivent respecter les recommandations suivantes.

Toute personne présentant des symptômes doit participer par Zoom et ne pas assister à la réunion en personne. Les participants doivent maintenir une distance de deux mètres entre eux, qu'ils soient assis ou debout. Ils doivent porter un masque non médical lorsqu'ils circulent dans la salle. Il est fortement recommandé aux participants de porter le masque en tout temps, y compris lorsqu'ils sont assis. Des masques non médicaux jetables, qui assurent une meilleure clarté que les masques en tissu, sont disponibles dans la salle. Toute personne présente doit maintenir une bonne hygiène des mains en utilisant le désinfectant pour les mains qui se trouve à l'entrée de la salle.

Les salles de comité sont nettoyées avant et après chaque réunion. À cette fin, nous invitons tous les participants à nettoyer les surfaces, comme les bureaux et les chaises, et les microphones à l'aide des lingettes désinfectantes fournies lorsqu'ils quittent leur siège ou y prennent place.

En tant que président, je veillerai à l'application de ces mesures pendant toute la durée de la réunion et je remercie d'avance les membres de leur coopération.

J'aimerais souhaiter la bienvenue aux témoins et inviter le représentant de SPAC à faire sa déclaration préliminaire.

**M. Simon Page (sous-ministre adjoint, Approvisionnement maritime et de défense, ministère des Travaux publics et des Services gouvernementaux):** Merci beaucoup, monsieur le président.

Bonjour. Je m'appelle Simon Page. Je suis ravi d'être avec vous aujourd'hui en tant que sous-ministre adjoint de l'approvisionnement maritime et de défense de Services publics et Approvisionnement Canada.

La lettre de mandat de 2021 de la ministre de SPAC prévoit un engagement à « assurer l'approvisionnement continu de la défense en appui à la politique de défense du Canada, “Protection, Sécurité, Engagement” ».

Nous travaillons en étroite collaboration avec le ministère de la Défense nationale et nos autres partenaires fédéraux pour nous assurer d'offrir un soutien en matière d'approvisionnement nécessaire pour fournir le bon équipement et les bons services aux Forces armées canadiennes en temps opportun. SPAC préside les comités de gouvernance interministériels mis sur pied dans le cadre de la Stratégie d'approvisionnement en matière de défense afin de réunir tous les principaux intervenants fédéraux pour examiner de façon transparente les compromis liés aux capacités, aux coûts, à la livraison de l'équipement et à la prestation des services en temps opportun, ainsi qu'aux avantages économiques pour le Canada.

L'approvisionnement en matière de défense est très complexe et multidimensionnel, et l'appareil d'approvisionnement en défense réalise des progrès importants pour ce qui est de s'attaquer à cette complexité et de réaliser de multiples approvisionnements en défense aérienne. Malgré les défis, nous faisons des progrès en ce qui concerne les principaux approvisionnements en défense aérienne et processus de demande de soumissions. Par exemple, nous avons récemment franchi des étapes importantes dans le processus d'approvisionnement du projet de capacité future en matière d'avions chasseurs. Nous continuons de travailler en vue de l'attribution du contrat pour ce projet cette année.

En février 2022, les demandes de propositions finales ont été publiées pour le Programme de formation du personnel navigant de l'avenir et le projet de système d'aéronef télépilote ou SATP. De plus, le Canada a diffusé une demande de renseignements pour le projet d'aéronef multimitation canadien en février. Il poursuit également les travaux en vue de remplacer sa flotte de CC-150 Polaris par une flotte d'avions stratégiques de transport et de ravitaillement en vol. L'attribution du contrat en vue de la mise en œuvre complète devrait avoir lieu en 2022-2023.

En 2021, SPAC a attribué deux contrats évalués à 186 millions de dollars, incluant les taxes, en vue de l'achat de trois nouveaux radars de contrôle tactique et leur soutien en service pour une période initiale de cinq ans au nom du ministère de la Défense nationale.

Enfin, en 2022, toujours au nom du MDN, SPAC a attribué un contrat à une entreprise appartenant à des Inuits pour l'exploitation et l'entretien du Système d'alerte du Nord. Le contrat d'une durée initiale de sept ans est évalué à 592 millions de dollars. Le contrat prévoit également quatre périodes d'option de deux ans pour une valeur totale estimative de 1,3 milliard de dollars.

À mesure que nous faisons progresser les grands projets, l'approvisionnement en défense continue d'innover pour répondre aux besoins des militaires canadiens.

Tant que de nouveaux chasseurs ne seront pas livrés et ne seront pas pleinement opérationnels, il faudra prolonger la durée de vie des CF-18. Le projet de prolongation de l'utilisation des chasseurs Hornet vise à améliorer les systèmes d'avionique et de soutien aux missions d'un maximum de 94 aéronefs afin d'assurer la conformité aux nouvelles exigences réglementaires et aux exigences relatives à l'interopérabilité militaire alliée et d'améliorer la capacité opérationnelle de 36 aéronefs.

Afin de veiller à ce qu'il n'y ait pas de lacunes en matière de capacité avant que les nouveaux chasseurs soient livrés et soient pleinement opérationnels, on a fait l'acquisition de 18 aéronefs australiens F/A-18, de pièces de rechange et d'équipement connexes pour compléter la flotte de CF-18 au Canada dans le cadre du projet de capacité provisoire en matière d'avions de chasse. Toutes les livraisons d'aéronefs ont été effectuées en 2021. À ce jour, six aéronefs ont été mis en service après quelques modifications mineures, et on s'attend à ce que tous les aéronefs soient en service d'ici la fin de 2022.

Il convient de signaler que nous utilisons de plus en plus le processus de conformité des soumissions en phases dans le cadre de projets, comme le projet de capacité future en matière d'avions chasseurs et le Programme de formation du personnel navigant de l'avenir, pour favoriser la concurrence et le meilleur rapport qualité-prix pour le Canada en augmentant le nombre potentiel de soumissions conformes. SPAC continue de soutenir la rationalisation des processus d'approvisionnement en matière de défense et le MDN dans le cadre de la politique « Protection, Sécurité, Engagement ».

Voilà qui conclut ma déclaration préliminaire. Encore une fois, je vous remercie tous de m'avoir donné l'occasion de m'adresser à vous cet après-midi.

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

Nous allons maintenant passer à notre première série de questions.

Non, excusez-moi. Je ne sais pas lequel des représentants du ministère de la Défense nationale fera la déclaration préliminaire. La faites-vous tous les deux? D'accord.

Allez-y, général Ménard.

• (1610)

**Major-général Sylvain Ménard (chef – Capacité de chasseurs, Aviation royale canadienne, ministère de la Défense nationale):** Bonjour, monsieur le président. Je vous remercie beaucoup de me donner l'occasion de vous parler aujourd'hui de la défense aérienne.

Je suis le major-général Sylvain Ménard. Je suis le chef de la capacité des chasseurs responsable de la gestion du développement des avions de chasse, d'entraînement à réaction et de démonstration aérienne. En plus de mon rôle actuel, mon expérience s'étend à l'en-

semble du portefeuille de la défense, incluant le Commandement de la défense aérospatiale de l'Amérique du Nord, le NORAD, en tant que chef des programmes et de chef du personnel militaire, où j'ai participé à la gestion de l'équipe de défense aérienne du Canada en plus d'être un leader au sein de la force de chasse du Canada.

En tant que chef de la capacité des chasseurs, j'ai deux responsabilités principales.

Tout d'abord, je supervise le développement continu des aéronefs existants afin de garantir que les missions actuelles puissent continuer à remplir leurs rôles de manière sûre et efficace. Cela comprend des investissements dans des mises à niveau réglementaires pour la navigation aérienne et les communications, des améliorations pour assurer une interopérabilité continue avec les alliés et l'introduction de mises à niveau limitées de la capacité de combat telles que des radars et des armes améliorés.

Ces travaux comprennent l'introduction des 18 anciens F-18 australiens dans la flotte de CF-18 du Canada. De plus, l'ensemble de la flotte de CF-18 recevra des mises à niveau en matière de réglementation et d'interopérabilité, tandis que 36 CF-18 recevront également des mises à niveau de leur capacité de combat, notamment un nouveau radar et des armes modernes. Ces mises à niveau, dans le cadre de l'actuel projet de prolongation de l'utilisation des chasseurs Hornet, garantiront une capacité continue à soutenir nos engagements envers le NORAD et l'OTAN, tout en assurant la transition vers la capacité future en matière d'avions chasseurs.

Deuxièmement, je dirige une équipe qui progresse dans l'introduction des systèmes et des capacités d'aéronefs futurs, comme l'indique la politique « Protection, Sécurité, Engagement ». L'introduction de l'entraînement initial des pilotes des futurs chasseurs et de ses capacités connexes permettra à l'Aviation royale canadienne, ou l'ARC, de former les futurs pilotes de chasse au niveau nécessaire pour passer au nouveau chasseur de conception avancée. Le nouveau chasseur sera une plateforme sophistiquée qui nécessitera une formation initiale complexe afin de rationaliser la progression des pilotes et leur préparation aux nouveaux rôles des chasseurs.

L'ARC se prépare à offrir la nouvelle capacité de chasse à nos escadrons et à nos membres. Cet effort a bénéficié de nombreux domaines d'expertise, y compris un soutien interministériel réussi. De plus, avant l'annonce de l'attribution d'un contrat, nous nous préparons à la transition vers un chasseur à réaction moderne qui jouera un rôle de premier plan dans les opérations pour les décennies à venir.

Enfin, je dois reconnaître que, dans tout le travail que nous accomplissons pour la défense aérienne du Canada, ce sont les gens qui font la force de l'organisation, tant sur le plan des programmes que de l'organisation. Au cours des dernières années, l'ARC a recentré la priorité sur son personnel, en mettant l'accent sur des stratégies globales de maintien en poste, sur les familles et sur la qualité de vie de ses membres, alors que nous nous concentrons sur le changement de culture. L'ARC existe grâce à son personnel et celui-ci est notre atout le plus important.

[Français]

Je vous remercie encore une fois, monsieur le président, de m'avoir donné l'occasion de m'adresser à votre comité.

[Traduction]

Je me réjouis de pouvoir répondre à toutes vos questions.

**Le président:** Merci.

Monsieur Crosby, voulez-vous dire quelques mots?

**M. Troy Crosby (sous-ministre adjoint, Groupe des matériels, ministère de la Défense nationale):** Oui, monsieur le président. Merci de m'en donner l'occasion.

Bonjour à tous. Je m'appelle Troy Crosby et je suis heureux de m'adresser à vous aujourd'hui en tant que sous-ministre adjoint, Matériels, du ministère de la Défense nationale. À ce titre, je suis responsable de la gestion du cycle de vie complet de l'équipement de défense requis par les Forces armées canadiennes, ce qui signifie de l'acquisition, en passant par la maintenance et le soutien, jusqu'à l'élimination de l'équipement.

Je suis ici aujourd'hui pour discuter de la façon dont le ministère va de l'avant avec le renouvellement et le remplacement des flottes d'équipement de base, particulièrement en ce qui concerne la défense aérienne.

[Français]

Nous renouvelons et remplaçons les flottes d'équipement de base pour soutenir la force de défense polyvalente et apte au combat du Canada.

Nous sommes déterminés à fournir aux Forces armées canadiennes l'équipement moderne dont elles ont besoin, mais nous assurons également la meilleure valeur possible pour les contribuables canadiens. Nous participons à la création d'emplois, nous soutenons l'innovation technologique canadienne et nous contribuons à la croissance économique à long terme dans tout le pays.

[Traduction]

Pour commencer, je dirais que la COVID a eu des répercussions importantes au cours des deux dernières années, tant sur nos processus d'approvisionnement que sur l'industrie canadienne de la défense. Ces répercussions sont liées au passage soudain au travail à distance ou hybride; à une capacité de production réduite ou interrompue; à la restriction des déplacements et à la fermeture des frontières; au roulement de la main-d'œuvre; et à des effets sur les chaînes d'approvisionnement. Tous ces facteurs ont entraîné une réduction de l'efficacité, une pénurie de ressources, des retards et une augmentation des coûts.

Malgré ces défis, notre équipe a continué à faire des progrès significatifs à l'égard des projets relevant de la politique « Protection, Sécurité, Engagement » et du maintien des flottes en service.

● (1615)

[Français]

Les engagements pris et cités dans le document intitulé « Protection, Sécurité, Engagement » continuent d'être notre priorité.

Pour mettre notre travail en perspective, je tiens à souligner que le groupe responsable du matériel dirige actuellement 74 grands projets d'approvisionnement, dont 13 sont évalués à plus d'un milliard de dollars. À eux seuls, ces 13 projets représentent un budget d'approvisionnement total de 100 milliards de dollars.

[Traduction]

Le ministère de la Défense nationale travaille en étroite collaboration avec ses collègues de Services publics et Approvisionnement Canada et d'Innovation, Sciences et Développement économique Canada, ainsi qu'avec les organismes centraux, pour superviser ces

projets, ainsi que les principaux contrats de soutien en service pour le maintien des capacités en service, comme le Système d'alerte du Nord. Nos travaux d'acquisition d'immobilisations comprennent l'acquisition d'un certain nombre de capacités de défense aérienne pour les Forces armées canadiennes, incluant le projet de capacité future en matière d'avions chasseurs, le projet de capacité provisoire en matière d'avions de chasse, le projet de prolongation de l'utilisation des chasseurs Hornet et le projet Avion stratégique de transport et de ravitaillement en vol.

Compte tenu des événements mondiaux horribles dont nous avons été témoins récemment, notre travail de soutien et d'approvisionnement en équipement pour nos militaires est plus important que jamais. Cela inclut notamment notre flotte de futurs avions de chasse.

[Français]

Parallèlement aux progrès importants que nous continuons d'accomplir pour assurer l'approvisionnement en avions de chasse, les travaux de conception des infrastructures et de préparation du site ont commencé à Bagotville et à Cold Lake pour préparer l'arrivée des futurs avions de chasse.

Ces nouvelles installations dédiées aux escadrons de chasse accueilleront les escadrons de combat tactique et l'escadron d'entraînement. Elles comprendront des espaces pour l'exécution des opérations quotidiennes.

[Traduction]

Ces installations sont conçues selon les normes LEED Argent, les normes en matière de carboneutralité ainsi que selon les considérations d'analyse comparative entre les sexes. Il y a déjà de bons progrès à Cold Lake, et on s'attend à ce que les services du site soient terminés d'ici le printemps 2022.

Tandis que les travaux progressent pour le projet de capacité future en matière d'avions chasseurs et son infrastructure de soutien, nous investissons également dans notre flotte actuelle.

[Français]

Pour combler tout écart de capacité jusqu'à ce que les nouveaux avions de chasse soient pleinement opérationnels, le ministère a acquis 18 avions F/A-18 Hornet auprès du gouvernement australien.

Le ministère a reçu les 18 avions, dont 6 ont maintenant été remis à l'Aviation royale canadienne. Les travaux sur les autres avions progressent, et le 18<sup>e</sup> appareil devrait être remis en service d'ici juin 2023.

[Traduction]

Notre flotte de chasseurs subit également diverses mises à niveau dans le cadre du projet de prolongation de l'utilisation des chasseurs Hornet, comme on vous l'a déjà dit, y compris des mises à niveau de l'avionique et des armes afin de répondre aux exigences opérationnelles jusqu'en 2032 et de maintenir l'interopérabilité avec nos alliés pendant la transition vers la nouvelle flotte de chasseurs.

Ce ne sont là que quelques brefs exemples de tous les travaux en cours qui montrent les progrès que nous réalisons en ces temps incertains. Alors que nous continuons à évoluer dans le contexte mondial, nous nous engageons à faire avancer les investissements de défense décrits dans la politique « Protection, Sécurité, Engagement ».

Il est important pour nous de maintenir ces investissements sur la bonne voie. Cet équipement contribuera à faire en sorte que les Forces armées canadiennes soient en mesure de défendre les Canadiens au pays, tout en travaillant avec nos alliés et nos partenaires à l'étranger.

Merci, monsieur le président. Je serai ravi de répondre aux questions du Comité.

**Le président:** Merci beaucoup, messieurs.

Nous allons maintenant passer aux questions. C'est M. Paul-Hus qui commence le premier tour. Il dispose de six minutes.

[Français]

**M. Pierre Paul-Hus (Charlesbourg—Haute-Saint-Charles, PCC):** Je vous remercie, monsieur le président.

Je salue les témoins et je les remercie d'être avec nous aujourd'hui.

Ma question s'adresse au major-général Ménard.

Major-général Ménard, dans votre présentation, vous parlez de la formation des pilotes.

Comment faites-vous, actuellement, pour préparer la formation des pilotes et des techniciens sans savoir quels types d'avions nous aurons dans l'avenir?

• (1620)

**Mgén Sylvain Ménard:** Je vous remercie de la question.

À l'heure actuelle, nous continuons nos activités de formation communes axées sur la flotte des CF-18. Comme nous l'avons mentionné, en raison de la modernisation en cours de notre flotte de F-18, et pour pouvoir garder une capacité opérationnelle fiable jusqu'à l'arrivée de nos futurs chasseurs, nous continuons de moderniser et d'augmenter nos capacités opérationnelles de pointe.

Nos pilotes continuent de perfectionner leurs capacités et de les harmoniser avec les nouvelles capacités opérationnelles qui s'appliqueront aux prochains chasseurs.

**M. Pierre Paul-Hus:** D'accord.

Peu importe que ce soit le F-35 ou le Gripen E, nous attendons de savoir quel avion sera choisi avant de donner de la formation.

Est-ce bien cela?

**Mgén Sylvain Ménard:** Oui, c'est bien cela.

Nous continuons quand même d'augmenter notre capacité opérationnelle à l'aide de nos investissements. Nous continuons d'augmenter nos capacités, qui seront compatibles avec la plateforme choisie, peu importe laquelle.

Ce que nous investissons en matière de formation destinée à notre personnel navigant sera applicable au prochain chasseur.

**M. Pierre Paul-Hus:** Je vous remercie, major-général Ménard.

En 2017 ou 2018, je suis allé au quartier général du Commandement de la défense aérospatiale de l'Amérique du Nord, ou NORAD, pour assister à une présentation sur les systèmes. Il a été question du futur avion dont nous aurons besoin, qui devrait faire partie intégrante de ce que l'on appelle le « système de tous les systèmes » en raison des liens avec les satellites, les navires, et ainsi de suite.

Actuellement, nous savons que le gouvernement n'a pris aucune décision concernant le prochain modèle d'avion.

Quelle incidence aurait l'achat d'un avion s'intégrant dans ce fameux « système de tous les systèmes », compte tenu de la menace dans l'Arctique et de l'éventuelle modernisation du NORAD et des systèmes de radars? Est-il primordial que le nouvel avion s'intègre dans ces systèmes?

**Mgén Sylvain Ménard:** Je vous remercie de la question.

Peu importe l'appareil qui sera choisi, il devra effectivement satisfaire aux normes du « système de tous les systèmes », comme vous le dites, afin que nous puissions offrir une puissance aérienne et une puissance spatiale conjointe interarmées moderne.

L'Aviation royale canadienne va donc s'assurer que nous pouvons soutenir le NORAD, l'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord, ou OTAN, ou le Groupe des cinq de façon appropriée.

Pour d'autres questions plus précises liées au NORAD, je vous inviterais à consulter les autorités du NORAD.

**M. Pierre Paul-Hus:** D'accord.

Monsieur Page, vous avez dit que neuf des 16 avions CC-295 Kingfisher avaient été livrés. D'après ce que l'on m'a dit, ils ne sont pas opérationnels. Les appareils ont bel et bien été livrés, mais ils ne volent pas et ils ont été remisés dans des hangars, car ils sont défectueux.

Est-ce exact?

[Traduction]

**M. Simon Page:** Monsieur le président, je vous remercie de la question.

[Français]

En effet, nous avons reçu neuf appareils achetés dans le cadre d'un contrat avec Airbus, en Espagne. En ce moment, nous sommes en discussion avec l'entreprise afin de résoudre des difficultés de nature technique que nous éprouvons avec les appareils.

Nous voulons ainsi nous assurer de pouvoir ensuite obtenir la certification et les qualifications nécessaires pour les prochaines étapes et intégrer efficacement les avions CC-295 Kingfisher à la flotte de l'Aviation royale canadienne.

**M. Pierre Paul-Hus:** Nous avons donc des appareils flambant neufs qui ne sont pas fonctionnels.

Il y a aussi la question des hélicoptères CH-149 Cormorant. Nous avons un problème avec l'entrepreneur, l'entreprise Leonardo, au sujet du coût de ces hélicoptères. Comme ils ont besoin d'une mise à jour, cela occasionne une différence de prix, ce que le gouvernement n'accepte pas.

Est-ce que le dossier progresse à ce sujet? Ces appareils doivent vraiment être mis à jour, parce qu'ils ont 20 ans.

**M. Simon Page:** Je vous remercie beaucoup de la question.

Le dossier progresse. Nous tenons de vives discussions avec les représentants de l'entreprise Leonardo. Le processus de discussions est assez élaboré. En ce moment, nous envisageons une multitude d'options pour nous assurer de trouver une solution viable, logique pour l'aviation, qui entraînera des retombées économiques et un bon rendement du capital investi pour les Canadiens.

Je dois avouer que ces discussions ne sont pas faciles, mais elles sont en cours en ce moment. Nous espérons faire progresser le projet dans les plus brefs délais.

• (1625)

**M. Pierre Paul-Hus:** Je vous remercie, monsieur Page.

Monsieur Crosby, le 21 mars 2022, le président et chef de la direction de l'Association des industries aérospatiales du Canada, M. Mike Mueller, a écrit un article dans *The Hill Times*. Il disait que l'industrie était prête à bien travailler avec le gouvernement.

Or, comme nous le voyons trop souvent, la coordination et l'efficacité sont problématiques au Canada.

Est-il possible de changer les choses ou serons-nous toujours pris dans un cycle infernal de problèmes administratifs, du côté de l'industrie ou de celui du gouvernement?

En fin de compte, même si nous investissons davantage dans la défense, nous perdons notre argent à cause de frais inutiles ou d'un manque de processus efficaces.

À l'interne, vous dites-vous que vous devez être meilleurs?

[Traduction]

**M. Troy Crosby:** C'est l'occasion de souligner certains des travaux que nous menons présentement dans le cadre de nos divers engagements avec des associations industrielles et avec l'industrie au moyen de nos processus d'approvisionnement.

Nous travaillons en étroite collaboration avec l'Association des industries canadiennes de défense et de sécurité et l'Association des industries aérospatiales du Canada. Elles sont membres de ce que nous appelons le Groupe consultatif de l'industrie de la défense, dont M. Page et moi-même faisons partie, aux côtés d'Innovation, Sciences et Développement économique Canada, ainsi que de représentants de diverses entreprises de l'industrie de la défense au pays. Cela nous donne l'occasion d'échanger de l'information sur nos pratiques concernant les acquisitions en cours et les améliorations futures possibles, en tenant compte de la participation des industries à nos travaux au Canada ainsi que de notre expérience internationale.

**Le président:** Merci, monsieur Crosby. Je suis désolé de vous interrompre, mais notre temps est limité.

Si vous voulez ajouter quoi que ce soit à votre réponse, vous pouvez fournir l'information au greffier. Nous vous en serions très reconnaissants. Merci.

C'est maintenant au tour de M. Bains, qui dispose de six minutes.

**M. Parm Bains (Steveston—Richmond-Est, Lib.):** Merci, monsieur le président.

Ce seront peut-être les représentants de la Défense nationale qui seront les mieux en mesure de répondre à mes questions. Je sais que le major-général a parlé de la capacité des chasseurs à réaction et de leur modernisation. Pouvez-vous parler de la compatibilité des deux chasseurs, le F-35 et le Gripen, par rapport aux systèmes d'armes de nos alliés de l'OTAN? L'un est-il plus compatible que l'autre?

**Mgén Sylvain Ménard:** Puisqu'un processus concurrentiel ouvert et transparent est en cours, je préfère ne pas faire de commentaires sur les plateformes. Le processus concurrentiel est toujours en cours à ce stade.

Ce que je peux dire, cependant, c'est que l'interopérabilité est l'une de nos exigences obligatoires de haut niveau. Pour toute plateforme encore dans la course à l'heure actuelle, on doit démontrer qu'elle est entièrement compatible avec les plateformes du NORAD et de l'OTAN pour répondre aux besoins du Canada. Je m'en tiendrai là.

**M. Parm Bains:** D'accord, je vais passer à la livraison.

Quelles mesures ont été prises pour veiller à ce que l'Aviation royale canadienne soit prête à prendre livraison des nouveaux avions de chasse et à atteindre sa capacité opérationnelle?

**Mgén Sylvain Ménard:** Comme M. Crosby l'a mentionné plus tôt, il y a des travaux préparatoires qui sont en cours au 3<sup>e</sup> Escadron et au 4<sup>e</sup> Escadron pour les futures installations de l'escadron de chasse. Ces travaux constituent actuellement une plateforme indépendante, si bien que les travaux préparatoires que nous menons pourront, en temps voulu, être adaptés lorsque nous aurons une décision du gouvernement canadien. Nous faisons tout en notre pouvoir à ce stade-ci pour nous préparer, tant sur le plan de la formation que sur celui de l'infrastructure, afin que la force aérienne soit prête à passer au futur avion de chasse une fois qu'il aura été sélectionné. Je dirais que nous sommes aussi proactifs que nous pouvons l'être, et nous sommes impatients de continuer à fournir la puissance aérienne et les effets spaciaux interarmées pour le Canada.

**M. Parm Bains:** D'accord.

Je vais parler des projets brièvement.

D'après le plan d'investissement de la Défense du MDN de 2019, le ministère compte investir 164 milliards de dollars en projets d'immobilisations selon la comptabilité de caisse entre les exercices 2017-2018 et 2036-2037. De cette estimation, environ 35 milliards de dollars sont destinés à des projets d'immobilisations nécessitant des autorisations du Parlement entre 2017-2018 et 2021-2022. Comment les plans d'investissement du MDN ont-ils évolué depuis son plan d'investissement de la Défense de 2019?

• (1630)

**M. Troy Crosby:** Beaucoup de progrès ont été accomplis depuis que la Politique de défense « Protection, sécurité, engagement » a été rendue publique en 2017. Depuis 2019, dans certains cas, des projets ont connu quelques retards. Cependant, nous avons également fait avancer certains projets par rapport au calendrier initial, comme le projet de véhicules blindés de soutien au combat, qui livre actuellement des véhicules bien avant l'échéance initiale. Nous avons également devancé le remplacement de deux nouveaux avions d'affaires Challenger qui font partie de la flotte de l'ARC.

Nous avons fait passer de nombreux projets par diverses phases et étapes des processus d'approbation. Comme je l'ai mentionné plus tôt dans mes remarques liminaires, nous avons 74 projets d'équipement actuellement sous la direction du groupe du matériel dans les phases sur lesquelles nous travaillons conjointement avec nos collègues de SPAC. Ce sont là des projets pour lesquels nous élaborons les demandes de propositions dans le cadre du processus d'approvisionnement, ou qui sont passés à la mise en oeuvre. Du matériel est livré à l'heure actuelle.

Nous constatons de bons progrès. Il y a des défis. Il s'agit d'un travail complexe, que la COVID-19 a rendu encore plus complexe ces dernières années, mais nous nous attendons à ce que de nouveaux progrès soient réalisés.

**M. Parm Bains:** Pensez-vous qu'ils sont prévus avant 2036-2037?

**M. Troy Crosby:** Pourriez-vous clarifier ce que vous voulez dire, plus précisément?

Il y a divers projets, comme vous le savez fort bien. Certains de ces projets sont passés rapidement par les phases d'approbation, juste après la publication de la politique « Protection, sécurité, engagement ». D'autres, comme le projet d'aéronefs multimissions canadiens, qui remplacera l'aéronef CP-140 Aurora, avaient été prévus pour plus tard dans le programme. C'est une approche progressive qui satisfait aux exigences visant à remplacer une partie de l'équipement existant.

À plus long terme, il y aura des projets additionnels, y compris des mises à jour et des investissements continus dans les flottes qui sont en service à l'heure actuelle.

**Le président:** Il vous reste 20 secondes, si vous voulez poser une question rapide.

**M. Parm Bains:** C'est tout ce que j'ai pour l'instant.

Merci.

**Le président:** Merci.

Nous allons maintenant entendre Mme Vignola pour six minutes.

[Français]

**Mme Julie Vignola (Beauport—Limoilou, BQ):** Je vous remercie beaucoup, monsieur le président.

D'abord, je tiens à remercier et à féliciter chaudement M. Crosby d'avoir pris le temps de faire son allocution dans les deux langues officielles. Il a parlé en français pendant plus de la moitié de son discours et je lui en suis très reconnaissante, car cela n'arrive pas si souvent.

Monsieur Ménard, les CF-18 ont actuellement besoin d'environ 30 heures d'entretien par heure de vol. J'aimerais faire une comparaison avec les F/A-18 australiens. Ces avions ont besoin de combien d'heures d'entretien par heure de vol?

**Mgén Sylvain Ménard:** Je vous remercie beaucoup de la question.

Je ne connais pas le nombre exact d'heures nécessaires à l'entretien de nos appareils australiens, alors je ne pourrai pas faire de comparaison avec nos CF-18 canadiens.

Toutefois, je peux mentionner que, jusqu'à présent, les six appareils australiens qui ont été ajoutés à la flotte ont volé pendant plus de 800 heures. Or, 800 heures de vol pour six appareils, ce n'est quand même pas beaucoup. Je ne suis donc pas certain que cela nous permettrait de recueillir toute l'information nécessaire pour vous donner un chiffre exact.

**Mme Julie Vignola:** Je vous remercie de votre honnêteté.

Monsieur Crosby, les avions qui ont été conservés, tant le F-35 que le Gripen, ne sont pas des avions de supériorité aérienne.

Pourquoi n'avons-nous pas opté pour des avions de supériorité aérienne?

[Traduction]

**M. Troy Crosby:** Je peux faire quelques remarques initiales, mais c'est peut-être une question à laquelle mon collègue, le général Ménard, peut répondre.

Ce que je peux dire, c'est que dans le cadre du processus de sélection, nous avons examiné les capacités, de même que les coûts et les occasions économiques qui accompagnent chacune des solutions potentielles. L'optique de la capacité tient compte des rôles et des missions typiques des avions de chasse qui seraient requis par l'Aviation royale canadienne à court et à long terme.

Le général Ménard a peut-être des observations additionnelles à faire.

• (1635)

**Mgén Sylvain Ménard:** Merci.

Du point de vue de la force aérienne, nous avons relevé les exigences monétaires de haut niveau pour l'aéronef. Ce dont nous avons besoin pour le Canada, c'est d'un avion polyvalent qui puisse servir à tous les usages. À ce stade-ci, c'est à peu près tout ce que je peux offrir.

Nous avons une force aérienne assez petite, mais fière et réputée pour être extrêmement performante pour sa taille. Quelle que soit la plateforme que nous choisissons, je pense que nous serons en mesure de la soutenir dans tous les rôles que nous devons lui confier.

[Français]

**Mme Julie Vignola:** Dois-je comprendre que l'armée vise non seulement les combats aériens, mais aussi les attaques au sol avec ces avions, d'où le besoin de se tourner vers la polyvalence?

**Mgén Sylvain Ménard:** Selon la politique de défense du Canada, Protection, Sécurité, Engagement, nous nous devons de remplir notre mandat en tant que partenaire du NORAD et membre de l'OTAN. Cela signifie en effet que nous devons être une force polyvalente afin de pouvoir accomplir les missions que l'on nous assigne.

**Mme Julie Vignola:** Je vous remercie.

Ma prochaine question porte sur les drones, et elle s'adresse à M. Page, à M. Ménard ou à M. Crosby.

La spécialisation et la situation géographique stratégique de Bagotville sont pratiquement idéales pour un déploiement aérien rapide vers l'Atlantique de même que vers le Nord.

Pourquoi la 14<sup>e</sup> Escadre Greenwood et la région d'Ottawa ont-elles été préférées à Bagotville pour l'établissement des drones?

**Mgén Sylvain Ménard:** Je vous remercie beaucoup de la question.

Si vous le permettez, je peux répondre à une partie de la question.

L'Aviation royale canadienne a confié à un comité le mandat de faire une analyse détaillée de plusieurs facteurs avant de choisir les endroits où seraient installés ces nouveaux appareils. Notre pays est très vaste. Nous avons considéré notamment où ces appareils devraient être installés pour que l'ensemble du pays soit couvert. Rappelons que le Canada est le deuxième pays du monde par sa superficie et qu'il est bordé par trois océans.

Parmi ces facteurs, il y a la nécessité que ces endroits soient à proximité de notre zone d'opération. Il fallait aussi tenir compte des infrastructures et du personnel requis pour soutenir ces plateformes. Je mentionne aussi le fait de se trouver près des points stratégiques en matière de commandement, de contrôle et de renseignement ainsi que de toute l'infrastructure informatique, notamment.



Au bout du compte, le but était de couvrir le plus grand territoire possible pour le Canada. La 14<sup>e</sup> Escadre Greenwood, en Nouvelle-Écosse, et la 19<sup>e</sup> Escadre Comox, en Colombie-Britannique, ont donc été choisies. Le centre de contrôle principal, pour sa part, sera établi ici, dans la région de la capitale nationale.

**Mme Julie Vignola:** Je vous remercie.

**Le président:** Madame Vignola, il vous reste vingt secondes.

**Mme Julie Vignola:** Messieurs, j'aurai du temps pour vous poser d'autres questions plus tard.

Je trouve simplement dommage que l'expertise du Québec ne soit pas prise en compte dans le cadre de tels processus de décision. Je comprends que l'on veuille faire partager l'expertise, mais il ne faudrait pas que cela nuise à quiconque.

[Traduction]

**Le président:** Merci.

Nous allons maintenant passer à M. Johns, pour six minutes.

**M. Gord Johns (Courtenay—Alberni, NPD):** Merci à tous d'être ici aujourd'hui, et je vais laisser quiconque veut répondre aux questions de le faire.

Les libéraux en 2015 ont fait campagne contre le F-35 afin de trouver une solution pour mieux répondre aux besoins de défense du pays. Maintenant que le F-35 est un candidat favori, qu'est-ce qui a changé?

**M. Simon Page:** Je peux peut-être, en tant qu'entité qui dirige le processus d'approvisionnement, vous éclairer un peu à ce sujet.

Le projet de capacité des futurs chasseurs continue de progresser grandement. Il est très actif. Notre mandat en tant qu'entité chargée de l'approvisionnement en matière de défense consistait à mener un processus concurrentiel juste, ouvert et transparent avec ce projet, ce que nous avons fait.

Nous avons fait progresser de manière significative le concours qui a été lancé en juillet 2019. Ce concours a été lancé par la publication d'une demande officielle de propositions à tous les fournisseurs admissibles à ce moment-là.

L'évaluation de la proposition s'est terminée à la fin de 2021. Comme vous le savez, je pense que, au début de décembre 2021, le Canada a annoncé que deux soumissionnaires conformes sont passés à la phase suivante du processus. L'approvisionnement demeure très actif et dynamique.

Du point de vue du processus, c'est toute l'information que je peux vous communiquer pour l'instant.

• (1640)

**M. Gord Johns:** Nous avons été un partenaire de troisième niveau toutes ces années. Quelles ont été les retombées économiques mesurables? Y aura-t-il des retombées à l'avenir?

**M. Simon Page:** En ce qui concerne les deux soumissionnaires conformes restants, ils ont été évalués en fonction d'exigences de conformité précises. Les deux soumissionnaires ont maintenant des niveaux acceptables de capacités et des propositions de valeur. Ainsi donc, peu importe la prochaine phase de l'approvisionnement et le soumissionnaire retenu, il y aura des avantages économiques pour le Canada.

Il est impossible de discuter des détails pour le moment.

Merci.

**M. Gord Johns:** Je comprends.

En ce qui concerne les avantages des mises à niveau et de leur fonctionnement, pouvez-vous parler de certaines de ces mises à niveau? Comment nous rendent-elles dépendantes d'autres pays? Y aura-t-il une facture, par exemple, de Lockheed chaque année pour les logiciels?

Par ailleurs, comment les Canadiens peuvent-ils en bénéficier?

**M. Simon Page:** Je vais peut-être briser la glace et je céderai la parole à mes collègues du MDN pour répondre à la deuxième partie de votre question.

Pour le moment, puisque le processus d'approvisionnement est encore très actif, nous ne pouvons rien présumer concernant le soumissionnaire qui sera retenu.

**M. Gord Johns:** D'accord.

De quoi avez-vous besoin pour que votre processus d'approvisionnement soit fructueux? Qu'est-ce qui nous mènerait à l'échec, et comment pouvons-nous y remédier? En fait, quelle est votre principale frustration dans le cadre de ce processus?

**M. Simon Page:** Je dois dire que dans l'exécution de ce processus, il y a eu très peu de frustration. Comme nous l'avons dit un peu plus tôt, nous avons mené un concours juste, ouvert et transparent. Nous avons eu un processus de conformité des offres par étapes, qui a été adopté par l'industrie. Nous sommes très satisfaits de la situation actuelle. Nous sommes satisfaits des réalisations récentes, de l'achèvement de l'évaluation et de la progression quant à la prochaine étape du processus d'approvisionnement. Nous sommes maintenant sur le point de passer à l'étape suivante de l'approvisionnement progressive. Rien ne laisse présager un échec et il n'y a aucune frustration. Nous devons simplement poursuivre notre travail et exécuter le processus adéquatement.

Merci.

**M. Gord Johns:** Pourriez-vous parler de la fréquence à laquelle le leadership a changé dans ce processus? Changera-t-il à nouveau dans un proche avenir?

**M. Simon Page:** Oui, il y a eu des changements de direction dans le processus, mais étant donné que le processus était très rigide et exécuté selon des règles très précises, l'utilisation d'une gouvernance qui était appliquée plus particulièrement au projet et encadrée du point de vue du processus par la gouvernance de la Stratégie d'approvisionnement en matière de défense, nous serions sur des assises solides si d'autres changements de leadership devaient survenir.

Nous faisons des progrès. Nous approchons de certaines des dernières étapes du processus d'approvisionnement. Comme je l'ai dit, nous sommes sur des assises solides et nous essayons simplement d'exécuter le reste du programme.

Merci.

**M. Gord Johns:** En ce qui concerne l'approvisionnement canadien, quand on regarde dans le monde, on nous reproche d'être inefficaces par rapport aux autres pays. Pouvez-vous nous faire part de votre point de vue sur la façon dont nous nous situons par rapport aux autres pays quant à notre efficacité en matière d'approvisionnement?

• (1645)

**M. Simon Page:** Je n'ai pas réalisé d'analyse précise pour savoir où nous en sommes par rapport à nos partenaires internationaux ou alliés, mais comme nous l'avons mentionné dans nos remarques liminaires, tant du côté du MDN que de SPAC, nous sommes très fiers des progrès que nous avons accomplis pour mettre en œuvre la politique de défense « Protection, sécurité, engagement ». Avec la publication des processus de demande de soumissions clés ces derniers temps, nous sommes sur la bonne voie pour exécuter le programme selon les jalons actuels.

Merci.

**Le président:** Merci, messieurs Page et Johns.

Nous allons entamer notre deuxième série de questions avec M. McCauley.

Vous disposez de cinq minutes.

**M. Kelly McCauley (Edmonton-Ouest, PCC):** Merci, monsieur le président.

Messieurs, merci des renseignements que vous nous avez fournis jusqu'à présent.

Il y a quelques semaines, nous avons reçu des représentants de SPAC pour discuter du processus d'examen des prévisions budgétaires. Nous avons posé une question tirée du communiqué de presse concernant les avions de chasse. Au cours des prochaines semaines, le Canada achèvera les prochaines étapes, à moins que nous relançons les soumissionnaires pour leur donner l'occasion d'améliorer leurs propositions. SPAC nous a dit qu'il pourrait retarder le processus d'une autre année, en plus des retards existants.

Qui prend la décision, à ce stade-ci, après six ans d'attente, de peut-être retarder le processus d'une autre année?

**M. Simon Page:** Cela fait partie du processus d'approvisionnement en cours dont j'ai parlé. Le Canada est en train de faire progresser le processus d'approvisionnement et nous avons assez d'éléments pour prendre une décision afin de déterminer si nous allons passer à...

**M. Kelly McCauley:** Je suis désolé, monsieur. Le processus d'approvisionnement ne progresse pas quand vous risquez de le retarder.

À qui revient la décision de peut-être retarder le processus d'une autre année pour permettre aux deux soumissionnaires restants d'améliorer leur offre?

**M. Simon Page:** J'allais y venir avec l'étape du processus d'approvisionnement que nous envisageons maintenant. Le processus d'approvisionnement est maintenant à un point où il y a une décision à venir sur le fait de passer à un dialogue...

**M. Kelly McCauley:** C'est une réponse simple. À qui revient la décision, s'il vous plaît, de peut-être relancer les négociations avec les deux soumissionnaires restants?

C'est un processus qui a duré six ans. On nous dit maintenant que nous pourrions décider d'attribuer le projet ou de le retarder d'une année supplémentaire pour permettre aux deux soumissionnaires d'améliorer leur offre.

Qui doit prendre cette décision? Est-ce SPAC? Est-ce le MDN? S'agit-il d'une décision politique?

Qui doit prendre la décision, s'il vous plaît?

**M. Simon Page:** C'est une décision qui revient aux services d'approvisionnement en matière de défense au gouvernement du Canada, et trois ministères participent à l'approvisionnement en matière de défense, donc le MDN dans ce cas-ci...

**M. Kelly McCauley:** D'accord. Merci.

Avec tout ce qui se passe en Ukraine, et tous les retards, il se pourrait qu'on ajoute une autre année avant de prendre une décision, n'est-ce pas?

**M. Simon Page:** Comme on l'a mentionné, le processus d'approvisionnement demeure très actif. Répondre à cette question nous ferait pencher d'un côté plutôt que de l'autre, et je ne veux tout simplement pas y répondre pour le moment afin de préserver l'intégrité du processus.

**M. Kelly McCauley:** En quoi notre processus est-il différent de celui de nos alliés? Cet enjeu a été soulevé il y a environ quatre ans lorsque nous avons posé la question à ce même comité.

Il a fallu un an à la Belgique pour choisir un avion de chasse; au Danemark, moins d'un an; à la Finlande, trois ans; au Japon, un an; et à la Pologne, moins d'un an. Pourquoi nous a-t-il fallu six ans pour arriver à un stade où nous reporterons peut-être encore la décision d'un an?

Je répète pour la gouverne du Comité: « Le gouvernement [...] demeure résolu à bâtir une force militaire plus agile et mieux équipée, à assurer le meilleur rapport qualité-prix pour les Canadiens. » C'était au sujet des chasseurs, en juin 2016. Aujourd'hui, six ans plus tard, nous envisageons un autre report d'une année.

Où avons-nous fait fausse route avec notre processus d'approvisionnement? Vous dites être fier du processus, mais il dure depuis six ans et sera peut-être prolongé d'un an. Des pilotes quittent les rangs de l'ARC, le DPB et la VG démolissent le processus, et il nous est impossible d'obtenir une simple réponse quant au moment où la décision sera prise. Quel est le problème? Où est-ce que le processus bloque?

Je suis conscient que le dossier est compliqué, mais il s'éternise depuis six ans alors que nos alliés, dont les ministères d'approvisionnement sont beaucoup plus petits, ont pris leurs décisions en moins d'un an. Nous en sommes aujourd'hui à la sixième année, et il faudra peut-être ajouter une autre année au processus.

• (1650)

**M. Simon Page:** Si on regarde le délai entre le moment où le processus d'approvisionnement a pris forme jusqu'à la publication des demandes de propositions formelles, puis que nous regardons où nous en sommes aujourd'hui, je dirais que le processus fonctionne bien et a été mené très efficacement.

Comme vous le disiez, c'est un processus complexe qui comporte de multiples volets. L'industrie est...

**M. Kelly McCauley:** Combien de temps a été perdu à cause de l'ingérence politique et non pas à cause de la complexité de ce marché?

Je présume que la décision de prolonger le processus d'une autre année pour que les deux compagnies rendent leurs offres plus alléchantes est purement politique. SPAC a affirmé que le report est pour plaire au milieu militaire, mais c'est plutôt pour des questions budgétaires. Ce n'est pas une demande des forces militaires.

**M. Simon Page:** Depuis mon entrée en poste, j'ai vu la finalisation de l'évaluation des propositions et l'étape que nous avons franchie en décembre 2021, soit la poursuite du processus avec deux soumissionnaires répondant aux exigences. Le processus respecte les principes d'intégrité les plus élevés. Nous respectons nos normes et nous nous assurons que le processus soit équitable, ouvert et transparent jusqu'à l'octroi du contrat.

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

Nous passons maintenant à M. Kusmierczyk pendant cinq minutes.

**M. Irek Kusmierczyk (Windsor—Tecumseh, Lib.):** Merci beaucoup, monsieur le président.

J'ai suivi la discussion fascinante ainsi que les questions et les réponses, alors j'apprécie vraiment les témoignages d'aujourd'hui.

J'aimerais revenir très rapidement sur une question qu'a posée mon collègue plus tôt sur les systèmes d'aéronefs télépilotés qui sont en voie d'être achetés.

Je crois comprendre que 240 membres des forces aériennes utiliseront ces systèmes. J'aimerais savoir si nous avons déjà le personnel pour les systèmes d'aéronefs télépilotés ou si le recrutement commencera plus près de la date de livraison des véhicules aériens sans pilote. J'essaie de voir dans quelle mesure la formation et le recrutement sont synchronisés avec la livraison de ces aéronefs.

**Mgén Sylvain Ménard:** J'aimerais tout d'abord dire qu'il s'agit d'une nouvelle capacité. Nous ne savons pas exactement quelle plateforme nous acquerrons, alors il nous est difficile de commencer à former des membres de la Force aérienne pour cette mission. Pour tous ces processus d'approvisionnement, dès que nous saurons quelle plateforme sera retenue, nous créerons un plan de formation qui respectera en temps opportun la phase initiale et la phase finale de capacité d'évaluation.

C'est à près tout ce que je peux dire pour l'instant.

J'ajouterai qu'il s'agira d'une toute nouvelle capacité rutilante, alors je suis persuadé que nous n'aurons aucun mal à attirer du personnel pour piloter ces plateformes dans la Force aérienne.

**M. Irek Kusmierczyk:** J'apprécie votre réponse, major-général, que je comprends tout à fait.

J'ai une question d'ordre général pour les profanes qui ne connaissent pas le fonctionnement du partenariat entre SPAC et le MDN. Comment les deux entités collaborent-elles pour veiller à l'approvisionnement en équipement nécessaire pour appuyer les Forces armées canadiennes? Comment les échanges se produisent-ils? De façon générale, comment se passent la collaboration et la communication?

**M. Simon Page:** Je crois que l'élément essentiel dans notre relation, qui est très fructueuse et continue, est le cadre de gouvernance de la Stratégie d'approvisionnement en matière de Défense créé il y a quelques années pour appuyer l'approvisionnement en défense. La stratégie prévoit des discussions entre les ministères clients — dans ce cas le MDN et ISDE — et SPAC à différents niveaux selon la complexité du projet. La valeur des projets s'est vraiment avérée un excellent rendement des investissements.

Les conversations ont lieu tout au long du processus de gouvernance. Nous pouvons discuter en temps voulu des enjeux, des exigences précises, de la forme concrète que prendra l'approvisionnement, du niveau de difficulté du processus au fur et à mesure où il

avance, du processus d'invitation à soumissionner, puis de variables précises comme les éléments se rapportant à la stratégie d'approvisionnement et à l'approvisionnement social et auprès des Autochtones. Nous sommes à même de synchroniser et d'harmoniser nos approches au début du dialogue, alors que les projets sont encore une option, ce qui appuie le travail de M. Crosby. Lorsque nous sommes fin prêts à lancer une invitation à se qualifier ou à publier une ébauche de DP, nous savons exactement ce que nous visons et ce que nous cherchons à accomplir. Nous pouvons dès lors faire des avancées plus rapidement.

Merci.

• (1655)

**M. Irek Kusmierczyk:** C'est formidable. J'apprécie votre réponse.

J'aimerais revenir sur votre mention du partenariat et de la collaboration avec les communautés autochtones. C'est un sujet que je voulais souligner. Comme l'énonce le Plan ministériel du MDN de 2022-2023, les Affaires intergouvernementales de la Défense mobilisent les organisations de femmes autochtones et les aînés en tant que partenaires dans le travail visant à renforcer la défense nationale et continentale et à moderniser le NORAD.

Ma question s'adresse à quiconque voudra bien répondre. Pouvez-vous décrire la collaboration et l'approvisionnement, en particulier l'approvisionnement auprès des partenaires inuits et autochtones? Vous avez mentionné plus tôt un contrat qui a été octroyé pour l'entretien du Système d'alerte du Nord. Pourriez-vous nous dire comment cette attribution de contrat cadre avec les plans d'approvisionnement du MDN?

**M. Simon Page:** Je peux en dire quelques mots. Par l'entremise du processus que je viens de décrire, soit le processus de gouvernance sur la Stratégie d'approvisionnement en matière de défense, au fur et à mesure où nous précisons les exigences, l'emplacement du marché public et l'endroit où le contrat sera exécuté, nous pouvons aussi impliquer d'autres organismes comme Services aux Autochtones Canada et des organisations qui examinent ces variables et ces facteurs. Ces partenaires sont donc impliqués très tôt dans le processus.

Puis, il y a aussi des directives précises provenant du Conseil du Trésor stipulant que, si le travail touche aux trois ententes sur les revendications territoriales globales, nous devons ajouter des obligations et des exigences particulières aux processus d'approvisionnement. Ce fut le cas pour le programme que vous venez de mentionner, le Système d'alerte du Nord, et nous étions très fiers d'attribuer le contrat à une entreprise inuite, la Nasittuq Corporation, tout récemment. Nous nous réjouissons d'aller de l'avant avec eux pour l'entretien et l'exploitation du Système d'alerte du Nord.

Merci.

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

Nous passons maintenant à Mme Vignola pendant deux minutes et demie.

[Français]

**Mme Julie Vignola:** Je vais poser plusieurs questions en rafales, parce que je veux bien comprendre.

Actuellement, il nous reste deux aéronefs sur la liste: le Gripen et le F-35. Le Canada s'est doté de diverses politiques, dont la Politique des retombées industrielles et technologiques, et j'aimerais pouvoir faire une comparaison, car je veux être sûre que l'ensemble du Canada est bien favorisé pour ces projets-là.

Tout d'abord, où auront lieu l'entretien, la réparation et les éventuelles mises à jour de chacun de ces aéronefs, que ce soit le Gripen ou le F-35?

Ensuite, combien d'heures d'entretien chaque avion nécessitera-t-il, théoriquement, par heure de vol?

Par ailleurs, certains commentateurs lèvent le nez sur le Gripen parce qu'il est de quatrième génération, mais n'est-il pas possible de le canadianiser?

La canadianisation est-elle incluse dans les coûts d'achat?

**M. Simon Page:** Je vous remercie de la question.

Le processus de sollicitation est très actif. Malheureusement, nous ne pouvons discuter d'aucun des deux aéronefs qui demeurent dans la compétition, même pas de manière générale. Il faut protéger l'intégrité du processus, d'autant plus que nous approchons d'un moment clé.

Ce que je peux vous dire, c'est que les deux entreprises qui restent, ainsi que les gouvernements qui y sont associés, quel que soit leur pointage, ont démontré qu'elles répondaient à toutes les exigences selon trois familles de critères, soit la capacité, les coûts, qui comprennent le soutien et l'acquisition, et la proposition de valeur.

Quelle que soit la solution finale, ces trois critères auront été dûment remplis.

• (1700)

**Mme Julie Vignola:** J'espère simplement que l'on n'est pas en train d'acheter des avions qui seront pilotés par des Canadiens, mais qui appartiendront aux Américains.

Le fait de donner la formation et de faire l'entretien et la mise à jour des appareils ici, et non chez le voisin, est une plus-value importante. Sinon, ce seraient des avions payés par les Canadiens, pilotés par des Canadiens, mais qui appartiendraient aux Américains. Ce serait un peu insensé.

[Traduction]

**Le président:** Merci.

Nous donnons maintenant la parole à M. Johns pendant deux minutes et demie.

**M. Gord Johns:** Merci.

On lit dans le Plan ministériel 2022-2023:

Les Affaires intergouvernementales de la Défense mobilisent les organisations de femmes autochtones et les Aînés en tant que partenaires dans le travail visant à renforcer la défense nationale et continentale et à moderniser le NORAD.

Pouvez-vous nous parler des grands avantages de mobiliser les femmes et les aînés autochtones pour la défense continentale et la modernisation du NORAD? Pouvez-vous également fournir des exemples de domaines où les femmes et les aînés autochtones ont renforcé les opérations du NORAD et nous dire où nous en sommes présentement à ce niveau?

**M. Troy Crosby:** La mobilisation de divers groupes d'intervenants — notamment de communautés autochtones — en appliquant l'optique de l'analyse comparative entre les sexes nous assure de

prendre en considération différentes perspectives et de refléter les occasions offertes dans nos processus d'approvisionnement.

À titre d'exemple, le processus de formation des futurs pilotes a donné lieu à de nombreuses consultations au pays auprès de ces différents groupes communautaires pour garantir que nous créions des possibilités permettant aux différentes communautés de tirer profit du processus. Un autre exemple serait les possibilités de perfectionnement professionnel et, en bout de ligne, les possibilités d'emploi au pays qui reflètent les réalités des communautés où l'équipement sera utilisé. Cette pratique sera maintenue dans les prochains marchés publics.

La modernisation du NORAD présente sans contredit des occasions. Pour reprendre l'exemple du contrat octroyé à la Nasittuq Corporation pour le Système d'alerte du Nord et le contrat d'appui aux services, il démontre la force des entreprises autochtones et inuites lorsqu'elles offrent leur appui aux Forces armées canadiennes.

**M. Gord Johns:** Avez-vous des cibles pour améliorer le niveau où vous vous situez dans ce domaine?

**M. Troy Crosby:** Monsieur le président, des cibles gouvernementales ont été fixées. Nous avons pour objectif que 5 % de la valeur de l'approvisionnement en défense reviennent à des entreprises autochtones. Nous n'avons pas encore atteint ce seuil, mais nous avons de belles occasions. Alors que nous poursuivons la mobilisation de ces communautés, je crois que nous décèlerons de nouvelles possibilités à intégrer dans les processus d'approvisionnement, tant pour les nouvelles acquisitions où nous pourrions tirer parti du perfectionnement de compétences ou de la participation directe, comme je l'ai mentionné plus tôt, que pour...

**M. Gord Johns:** Ces 5 % sont loin d'être représentatifs de la population dans les régions visées.

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

Nous passons maintenant à M. Lobb pendant cinq minutes.

**M. Ben Lobb (Huron—Bruce, PCC):** Merci beaucoup.

Ma première question porte sur les retombées industrielles et sur notre position dans les chaînes de production des F-35.

Je suis curieux. Au cours des dernières années, quelle valeur, en dollars, a représenté la production des F-35 par les compagnies canadiennes?

**M. Troy Crosby:** Monsieur le président, je peux fournir des renseignements sur notre rôle dans la production, le soutien et le protocole d'entente à l'étape d'élaboration du programme des F-35. Notre dernier paiement de contribution était d'environ 70 millions de dollars américains l'an dernier, il y a près d'un an. Depuis que le Canada est impliqué dans le programme, une somme totalisant environ plus de 2 milliards de dollars de retombées industrielles a profité à l'industrie canadienne.

• (1705)

**M. Ben Lobb:** Merci.

Le conflit en Ukraine a fait couler beaucoup d'encre dernière ment par rapport à l'approvisionnement. Je vais énumérer différents appareils utilisés dans la région. J'aimerais savoir si le Canada détient certains d'entre eux ou si nous sommes en train de nous en procurer.

Tout d'abord, le drone Swithblade. En détenons-nous ou en avons-nous envoyé en Ukraine?

**M. Troy Crosby:** Monsieur le président, je peux dire de façon générale que, étant donné la nature délicate des renseignements entourant l'équipement que nous offrons, je ne suis pas en mesure de fournir des détails sur de l'équipement spécifique...

**M. Ben Lobb:** Mais détenons-nous des drones Switchblade?

**M. Troy Crosby:** Je ne connais pas les drones Switchblade, monsieur le président.

**M. Ben Lobb:** D'accord, qu'en est-il des missiles antiaériens Stinger? En avons-nous?

**M. Troy Crosby:** Monsieur le président, nous n'en avons pas.

**M. Ben Lobb:** D'accord.

Et des lance-missiles antichars, est-ce que nous en avons?

**M. Troy Crosby:** Monsieur le président, nous n'en avons pas.

**M. Ben Lobb:** Je suis désolé de vous l'entendre dire.

Vous avez mentionné avoir six Hornet de l'Australie en service. Combien en coûte-t-il, par unité, pour la mise en service?

**M. Troy Crosby:** Monsieur le président, la valeur totale du projet de capacité provisoire en matière d'avions de chasse, qui comprend l'achat de 18 aéronaves en plus de deux aéronaves pour les pièces de rechange, était de 393 millions de dollars. Cette somme inclut aussi les investissements pour les mettre en service, y compris la phase un du Projet de prolongation de l'utilisation des chasseurs Hornet qui englobe, comme mon confrère l'a mentionné, les exigences en matière d'interopérabilité et de réglementation.

**M. Ben Lobb:** D'accord, mais savez-vous quel a été le coût par unité, jusqu'à présent, pour que les six soient en service? Quel est le coût moyen pour que six de ces appareils puissent être en état de service pour le Canada?

**M. Troy Crosby:** Monsieur le président, je n'ai pas la ventilation des chiffres par cellule.

Nous avons établi un budget pour l'investissement en entier. Nous sommes en voie de répondre à toutes les exigences comprises dans ce budget de 393 millions de dollars, comme je le disais, pour inclure l'acquisition et les mises à jour des aéronaves et les intégrer à l'Aviation royale canadienne.

**M. Ben Lobb:** D'accord.

Quel est le plan pour la défense aérienne de l'Arctique? Avons-nous de l'équipement pour cette région présentement?

**Mgén Sylvain Ménard:** Puis-je demander qu'on précise la question? Qu'entend-on par la défense aérienne de l'Arctique? Est-il question de ce qui relève du NORAD?

**M. Ben Lobb:** Je fais allusion aux attaques possibles depuis différentes régions russes, mais aussi simplement à la capacité du Canada de protéger son propre espace aérien en Arctique.

**Mgén Sylvain Ménard:** Pour toute mission propre au NORAD, je vous inviterais à vous adresser aux dirigeants du NORAD. En tant que représentant de l'ARC cet après-midi, je veux simplement mentionner que l'Aviation royale canadienne fournit, bien entendu, le personnel pour appuyer les missions du NORAD: nous formons donc les pilotes, les techniciens de maintenance, tout le personnel aérien, les contrôleurs, et tous ces types d'experts. Nous les fournissons au NORAD qui met ce personnel formé à contribution pour ses missions. Je commettrais un faux pas si je discutais des capacités du NORAD...

**M. Ben Lobb:** J'ai une dernière question brève. Le gouvernement vous a-t-il demandé de commencer l'approvisionnement en Switchblade, Stinger, Javelin, et autres non seulement pour nos propres capacités de défense, mais aussi pour être en mesure de contribuer à d'autres efforts? Je ne veux pas vous entendre répondre que vous ne pouvez vous prononcer pour des raisons de sécurité ou de confidentialité. Ma question est: avez-vous commencé l'approvisionnement, ou allez-vous le faire?

**M. Troy Crosby:** Monsieur le président, très rapidement, au cas où j'aurais confondu mes chiffres lorsque j'ai répondu à une question plus tôt: le total est de 339 millions de dollars. J'ai peut-être dit à un moment donné que les investissements pour le projet de capacité provisoire en matière d'avions de chasse s'élevaient à 393 millions de dollars.

Pour répondre à la question qui vient d'être posée, la politique « Protection, Sécurité, Engagement » est composée de projets comprenant un projet de missile guidé antichar, une capacité de défense aérienne basée au sol et d'autres investissements qui fourniront la capacité nécessaire aux Forces armées canadiennes.

• (1710)

**Le président:** Merci.

Monsieur Crosby, comme je l'ai dit plus tôt, si vous souhaitez ajouter quelque chose, vous pouvez le faire par l'entremise du greffier. Nous vous en serions reconnaissants. Merci.

La parole est maintenant à Mme Thompson. Vous disposez de cinq minutes. Allez-y.

**Mme Joanne Thompson (St. John's-Est, Lib.):** Merci, monsieur le président. Ma question s'adresse à M. Crosby.

J'aimerais obtenir plus de précisions au sujet de l'approvisionnement. Il y a d'importants montants d'argent en jeu et le processus d'approvisionnement est évidemment très complexe. Dans votre discours préliminaire, vous avez dit qu'au cours des deux dernières années, la COVID avait représenté un défi supplémentaire; la situation actuelle est probablement encore plus urgente.

Pourriez-vous nous parler de la Défense nationale dans ce contexte? Pouvez-vous nous expliquer les étapes du processus pour une demande d'équipement, et du processus permettant de veiller à ce que la demande de propositions prévoie des exigences en matière de transparence? Ce que j'entends aujourd'hui et dans d'autres séances, c'est que les processus ouverts et concurrentiels sont souvent remis en question.

**M. Troy Crosby:** Je vais séparer le processus en deux grandes étapes: il faut d'abord cibler le besoin puis établir les exigences dans le cadre d'une analyse des options réalisée par le service parainant, qui peut être l'Aviation royale canadienne, la marine, l'armée ou les forces d'opérations spéciales. Plusieurs comités d'examen procèdent à cette analyse — y compris la Commission indépendante d'examen des acquisitions de la Défense —, afin de veiller à ce que nous puissions assurer l'ensemble des capacités ou exigences des Forces armées canadiennes à court et à long terme.

Lorsque le projet passe à l'étape de la définition, nous travaillons en étroite collaboration avec nos collègues de SPAC et d'autres ministères à l'élaboration de la demande de propositions pour répondre à ce besoin. Pour revenir à une question précédente du Comité, nous communiquons également avec les membres de l'industrie canadienne qui participent aux processus, afin de veiller à ce qu'ils puissent répondre à la demande de proposition et à ce qu'ils la comprennent.

Une fois le processus concurrentiel terminé et le contrat octroyé, nous travaillons en étroite collaboration avec nos collègues des autres ministères et avec les membres de l'industrie pour la livraison de l'équipement et pour la transition vers la mise en service... pour le remplacement d'une flotte, par exemple, qui nécessite la formation dont le major-général Ménard a parlé tout à l'heure, pour assurer une pleine capacité. Cela va bien au-delà de l'équipement, comme vous pouvez le constater.

**Mme Joanne Thompson:** Dans le même ordre d'idées, il y a aussi des échéanciers à respecter. Je comprends que le processus est très complexe et qu'il serait difficile de dire que ceci prend un an ou cela prend cinq ans, mais j'aimerais que vous nous parliez des réalités ou des variables qui peuvent survenir dans le cadre du processus et qui pourraient avoir une incidence sur les échéances.

Pour terminer, j'aimerais que vous nous donniez votre opinion sur les mesures qui pourraient être mises en place pour resserrer le processus, si vous jugez qu'il est nécessaire de le faire.

**M. Troy Crosby:** Je pourrais répondre en premier, monsieur le président. M. Page pourra ensuite compléter ma réponse.

Ce serait difficile de donner une réponse générale. La complexité des processus d'approvisionnement varie grandement. Certains sont réalisés rapidement et je crois que nous avons démontré notre capacité à accélérer les processus en cas de besoin opérationnel, comme nous l'avons fait depuis le début de la COVID. De plus, j'ai parlé de quelques projets associés à la politique « Protection, Sécurité, Engagement », qui ont progressé bien plus rapidement que ce qui avait été prévu au départ.

D'autres cas, comme le processus concurrentiel associé à la capacité des futurs chasseurs, sont très complexes. Il faut aborder de nombreux points et les processus prennent évidemment plus de temps. Il faut notamment plus de temps pour le processus de mobilisation de l'industrie et la préparation des propositions.

Comme l'a fait valoir M. Page plus tôt, la force de notre système réside dans l'étroite collaboration entre les divers ministères qui participent au processus. Il n'y a pas une journée qui passe sans que je parle au téléphone au moins une fois avec M. Page. Je parle ici de sept jours sur sept. Nous collaborons très étroitement avec nos collègues pour régler diverses questions et nous demandons l'avis de l'industrie au besoin.

• (1715)

**Mme Joanne Thompson:** Merci.

Monsieur Page.

**Le président:** Il nous reste cinq secondes.

Monsieur Page, si vous pouvez répondre rapidement, allez-y.

**M. Simon Page:** Très rapidement, monsieur le président, je crois que M. Crosby a très bien décrit la situation.

De nos jours, lorsque nous nous procurons du matériel et de l'équipement, nous devons aussi tenir compte d'autres facteurs,

comme l'approvisionnement social, l'approvisionnement écologique et l'approvisionnement autochtone, comme nous l'avons mentionné plus tôt.

Merci.

**Le président:** Nous passons maintenant à la troisième série de questions. M. Paul-Hus est notre premier intervenant. Il dispose de cinq minutes. Allez-y.

[Français]

**M. Pierre Paul-Hus:** Je vous remercie, monsieur le président.

Ma question s'adressera à M. Crosby.

Monsieur Crosby, dans son rapport sur les dépenses en matière de défense qui vient d'être publié, le directeur parlementaire du budget a mentionné que, l'an dernier seulement, 1,3 milliard de dollars avaient été retournés à l'État parce que cette somme n'avait pas été investie dans l'approvisionnement en matière de défense.

Pourriez-vous nous dire quels projets n'ont pas été réalisés par manque de capacité ou de temps?

[Traduction]

**M. Troy Crosby:** Monsieur le président, les résultats de l'année dernière ont trait à plusieurs projets. Certaines des dépenses qui ont été établies longtemps d'avance ou même lors du dernier exercice reflètent le calendrier d'exécution des projets.

Dans certains cas, la COVID et les problèmes de la chaîne d'approvisionnement ont grandement nui à l'industrie. La livraison tardive de certaines composantes ou de certains équipements a retardé la production. Bien sûr, nous payons à la réception du matériel; c'est ce qui explique ces fonds inutilisés.

[Français]

**M. Pierre Paul-Hus:** La pandémie de COVID-19 a effectivement occasionné des problèmes, et nous comprenons que cela puisse expliquer la situation. Tantôt, vous avez dit que, lors de la pandémie, on avait constaté que le gouvernement pouvait être très efficace, que tout le monde pouvait vraiment s'atteler à la tâche et travailler plus rapidement.

En raison du conflit actuel en Ukraine, des ministres vous ont-ils demandé de faire plus rapidement l'acquisition de matériel militaire ou de faire plus rapidement divers achats de matériel dont on aurait besoin de façon pressante?

Avez-vous eu des directives en ce sens?

[Traduction]

**M. Troy Crosby:** Nous allons de l'avant avec nos investissements associés à la politique « Protection, Sécurité, Engagement » et nous répondons aux priorités qui sont désignées. Dans ce cas-ci, si l'Ukraine a désigné des besoins particuliers, les autorités appropriées les ont examinés, et nous avons pu travailler avec elles afin de trouver des façons d'apporter notre soutien.

[Français]

**M. Pierre Paul-Hus:** Disons que cette réponse est très politique.

La question est simple. Est-ce que les responsables de l'approvisionnement au ministère de la Défense nationale et M. Page, du ministère des Travaux publics et des Services gouvernementaux, ont reçu la directive de faire des achats rapidement?

Avez-vous reçu des directives visant à accélérer les processus d'acquisition des différents équipements nécessaires afin que le Canada soit opérationnel?

On sait que le Canada est défaillant à cet égard. Avez-vous reçu des directives précises, oui ou non?

[Traduction]

**M. Troy Crosby:** Monsieur le président, à l'heure actuelle, nous n'avons pas accéléré le processus, mais nous sommes prêts à le faire en cas de besoin opérationnel.

[Français]

**M. Pierre Paul-Hus:** Je vous remercie de la réponse, monsieur Crosby.

Monsieur Page, je vais aborder de nouveau la question de la modernisation du NORAD et du fameux contrat qui a été attribué à une compagnie inuite. C'est bien de donner des contrats de 592 millions de dollars à une compagnie inuite. Cependant, cette compagnie va-t-elle contribuer à la modernisation du NORAD ou s'agit-il simplement d'assurer les activités d'entretien? Nous avons de la difficulté à obtenir des détails là-dessus.

Quels seront les résultats concrets de cet investissement? Est-ce qu'il s'agit simplement d'assurer l'entretien de l'équipement? Si oui, sachez que cela ne me pose pas de problèmes.

Par ailleurs, est-ce que l'on envisage d'aller plus loin compte tenu de la menace qui se dessine actuellement? Cela fait longtemps qu'il en est question et je me demande s'il est prévu d'accélérer la modernisation.

Avez-vous des commentaires à formuler à ce sujet?

**M. Simon Page:** Je vous remercie beaucoup de vos questions, monsieur Paul-Hus.

Je parlerai du premier volet, et je passerai ensuite la parole à l'équipe du ministère de la Défense nationale.

Le contrat qui a été accordé à Nasittuq vise l'entretien et le soutien en service du Système d'alerte du Nord. Cela n'inclut donc pas de composante de modernisation.

Pour le deuxième volet, je cède la parole à mes collègues du ministère de la Défense.

**M. Pierre Paul-Hus:** Je vous remercie, monsieur Page.

Voulez-vous ajouter des précisions concernant le deuxième volet de ma question, monsieur Crosby?

[Traduction]

**M. Troy Crosby:** Excusez-moi, monsieur le président, est-ce qu'on pourrait répéter la deuxième partie de la question?

[Français]

**M. Pierre Paul-Hus:** Bien sûr, monsieur Crosby.

Ma question concernait la modernisation du NORAD.

On sait qu'actuellement la compagnie inuite assure l'entretien, mais, pour ce qui est de la modernisation, envisagez-vous de lancer rapidement des initiatives?

Le général VanHerck, commandant du NORAD, est venu au mois de décembre et il a dit commencer à perdre patience.

Que fait le Canada? Êtes-vous en mode de préparation pour faire progresser ce dossier?

• (1720)

[Traduction]

**M. Troy Crosby:** Je vous remercie d'avoir répété la question.

Le budget de 2021 prévoyait un investissement de 252 millions de dollars sur cinq ans pour appuyer les initiatives de défense continentale et de modernisation du NORAD, ce qui comprenait la recherche sur la connaissance de tous les domaines, le maintien du Système d'alerte du Nord et la modernisation des capacités de communication longue portée. Ce travail est en cours.

[Français]

**M. Pierre Paul-Hus:** Étant donné qu'il faut plusieurs milliards de dollars pour soutenir ces initiatives de modernisation, on s'entend que nous n'irons pas loin avec 250 millions de dollars.

J'ai terminé, monsieur le président.

[Traduction]

**Le président:** Merci.

La parole est maintenant à M. Jowhari, qui dispose de cinq minutes. Allez-y.

**M. Majid Jowhari (Richmond Hill, Lib.):** Merci, monsieur le président.

J'aimerais tout d'abord remercier le major-général Ménard et tous les membres de l'Aviation royale canadienne pour leur engagement à assurer la sécurité du Canada à toutes nos frontières, et pour les contributions des Forces armées canadiennes en vue d'assurer la sécurité du Canada et son engagement à l'échelle internationale. Merci beaucoup, monsieur.

J'aimerais poursuivre sur le sujet de la modernisation du NORAD. Je crois que ma question s'adresse au major-général.

Dans la politique de défense du Canada, « Protection, Sécurité, Engagement », il est écrit que le Canada doit demeurer agile et souple dans un climat de sécurité mondial complexe et imprévisible. Dans le deuxième rapport du comité de la défense sur la disponibilité opérationnelle, il est également écrit que l'avancement de nouveaux missiles ayant des capacités dangereuses en ce qui a trait à leur précision et à leur nature imprévisible représente un enjeu important pour le NORAD.

Ma question s'adresse au major-général: étant donné le contexte mondial actuel, la menace continue de la Russie et les avancées russes, surtout avec le missile hypersonique, comment le Canada maintient-il sa souplesse et son agilité en ce qui a trait au NORAD ou à d'autres formes de préparation et de protection?

**Mgén Sylvain Ménard:** Je vous remercie pour votre reconnaissance envers les membres des Forces armées canadiennes.

Je dois vous dire que, malheureusement, en ma qualité de représentant de l'Aviation royale canadienne, je ne peux vous parler du NORAD à l'heure actuelle. Comme je l'ai dit plus tôt, l'ARC forme le personnel du NORAD et lui fournit de l'équipement, et le NORAD utilise ces forces, mais malheureusement, il serait inapproprié pour moi de répondre à votre question. Je suis désolé.

**M. Majid Jowhari:** J'aimerais poser une autre question. Vous préparez les hommes et les femmes qui appuieront la modernisation. Il y a deux écoles de pensée à cet égard: l'une vise la mise à jour du NORAD et l'autre vise à en accroître la portée.

Est-ce que vous êtes en mesure de nous parler de ces deux points de vue, en tant qu'expert?

**Mgén Sylvain Ménard:** Encore une fois, à cette étape-ci, il n'est pas approprié pour moi, en tant que représentant des forces aériennes, de commenter les mesures de modernisation du NORAD. Je suis désolé, mais je ne peux vous en dire plus pour le moment.

**M. Majid Jowhari:** D'accord. Merci.

J'aimerais maintenant passer à l'achat de 88 avions de chasse pour accroître la capacité. Dans votre discours préliminaire, je crois que vous ou M. Crosby avez parlé du besoin de compatibilité avec nos alliés. Le NORAD et l'OTAN sont nos alliés, surtout les États-Unis et l'Europe, et surtout en ce qui a trait à la défense de nos territoires nordiques.

De quelle façon ces 88 avions de chasse et leurs capacités et plateformes entrent-ils dans le processus visant à assurer la sécurité de nos frontières nordiques, et ce, sans égard au type de modernisation qui sera choisi?

J'accepte la réponse de n'importe quel témoin.

• (1725)

**Mgén Sylvain Ménard:** Je dirais que le chiffre magique — si l'on veut — de 88 avions de chasse désigné par l'Aviation royale canadienne se fonde sur le mandat qui lui a été conféré dans la stratégie de défense du Canada « Protection, Sécurité, Engagement ». Nous avons réalisé une analyse détaillée. Cette quantité d'aéronefs nous permettra de répondre aux exigences de notre mission, d'abord pour le NORAD et ensuite pour la souveraineté dans l'Arctique et d'autres choses du genre, et aussi pour l'OTAN. Nous serons également en mesure d'appuyer de manière significative et crédible nos partenaires du Groupe des cinq.

Voilà ce que je peux vous dire pour le moment.

**M. Majid Jowhari:** Je crois qu'il me reste environ 10 secondes.

Est-il juste de dire, sans égard à la plateforme choisie — que ce soit Saab ou le F-35 — que nous avons la capacité requise?

**Mgén Sylvain Ménard:** Dans ses exigences opérationnelles, l'Aviation royale canadienne prévoit le financement de haut niveau requis pour assurer sa capacité opérationnelle. L'interopérabilité avec nos partenaires du NORAD et de l'OTAN est essentielle. Je m'attends à ce que la plateforme choisie réponde à ce besoin financier de haut niveau. C'est un besoin fondamental pour l'Aviation royale canadienne.

**Le président:** Merci, général.

Nous allons maintenant entendre Mme Vignola, qui dispose de deux minutes et demie.

[Français]

**Mme Julie Vignola:** Je vous remercie beaucoup, monsieur le président.

Monsieur Crosby, en ce qui concerne l'achat des F-18 australiens, la canadienisation est-elle incluse dans le prix total de 339,3 millions de dollars, oui ou non?

[Traduction]

**M. Troy Crosby:** Oui.

[Français]

**Mme Julie Vignola:** Je vous remercie.

À votre avis, monsieur Crosby, l'industrie aérospatiale est-elle une industrie stratégique pour le gouvernement fédéral, actuellement?

[Traduction]

**M. Troy Crosby:** L'industrie aérospatiale canadienne est un chef de file mondial dans de nombreux domaines et offre un soutien très important à plusieurs de nos flottes au pays. Je crois qu'elle continuera de le faire à l'avenir.

[Français]

**Mme Julie Vignola:** Je vous remercie.

Monsieur Ménard, entre nous, franchement, avec quel avion vos gars aimeraient-ils travailler?

On sait bien que nos avions actuels sont désuets, ce qui explique en partie les difficultés de recrutement. Personne n'aime jouer avec de vieilles bébèles, que l'on ait deux ans ou cinquante ans.

Lequel des chasseurs vos pilotes préfèrent-ils?

**Mgén Sylvain Ménard:** Je vous remercie beaucoup de la question.

Je vous dirais que tous les aviateurs et toutes les aviatrices de l'Aviation royale canadienne ont hâte de connaître la décision et de travailler avec le nouveau chasseur.

Maintenant, il serait inapproprié pour moi de donner une opinion concernant le type d'appareil que les aviateurs et aviatrices de l'Aviation royale canadienne voudraient piloter, alors que nous sommes dans un processus ouvert et transparent pour le Canada.

**Mme Julie Vignola:** Je vais parler brièvement des difficultés liées au recrutement.

Comme je viens de le dire, on s'entend sur le fait que personne n'aime jouer avec de vieilles bébèles. Il se peut que les jeunes soient moins attirés par l'armée parce qu'il y a des difficultés sur le plan de l'équipement.

Cela étant dit, la prochaine annonce concernant l'achat des chasseurs va-t-elle, à votre avis, augmenter l'intérêt des jeunes envers l'aviation militaire?

Comment allez-vous faire pour augmenter cet intérêt?

**Mgén Sylvain Ménard:** Je vous remercie de la question.

Je désire mentionner que, à l'Aviation royale canadienne, nous ne manquons pas de candidats et de candidates qui veulent devenir aviateurs ou aviatrices au sein de notre organisation.

Il est certain que, dans les dernières années, en raison de la pandémie, il a été un peu plus difficile de recruter des gens à cause de toutes les mesures sanitaires en place. Cela étant dit, généralement, nous n'avons pas de problème pour ce qui est d'attirer du personnel.

Je ne peux pas spéculer sur l'effet qu'aura l'annonce d'un nouvel appareil, mais, à l'Aviation royale canadienne, nous avons certainement hâte de connaître la décision. Il ne fait aucun doute que du nouvel équipement, quel qu'il soit, c'est toujours plus attrayant pour les nouvelles générations.



• (1730)

[Traduction]

**Le président:** Merci.

La parole est maintenant à M. Johns, qui dispose de deux minutes et demie.

**M. Gord Johns:** Merci, monsieur le président.

Nous ne parlons pas assez de la guerre contre les changements climatiques. Nous savons que l'armée a répondu à l'appel lorsqu'il y a eu des inondations. L'été dernier, 350 militaires ont prêté main-forte pour lutter contre les feux qui faisaient rage à l'intérieur de la Colombie-Britannique et du Manitoba, et nous leur en sommes tous reconnaissants.

Quel est l'objectif du ministère de la Défense en ce qui a trait à l'atténuation des effets climatiques et à la lutte contre les changements climatiques, et aux incendies? Nous savons qu'il a en a conféré la responsabilité première aux provinces.

Je pense à Coulson Airplane Ltd., une société dans ma circonscription qui est un chef de file mondial en matière de lutte contre les incendies, surtout pour ses opérations de nuit. Elle est présente en Australie, en Argentine, aux États-Unis, au Chili et en Bolivie, mais ne travaille pas ici, au Canada. Elle pourrait nous aider à éteindre rapidement les feux qui font rage, ce qui nous aiderait dans notre lutte contre les changements climatiques. L'histoire se répète: des sociétés canadiennes n'arrivent pas à obtenir d'approvisionnement du gouvernement, alors que cela nous permettrait de nous attaquer à de grands problèmes.

Monsieur Page, vous pouvez peut-être répondre à ma question, puisqu'elle porte sur la défense et le ministère. Pourquoi, au Canada, l'armée n'appuie-t-elle pas les capacités de lutte aérienne contre les incendies à l'aide de C-130, de CH-47 et d'hélicoptères *Black Hawk*? C'est pratique courante aux États-Unis.

Vous pouvez peut-être me dire si vous y songez, parce que je crois qu'il serait très important pour le gouvernement fédéral d'assurer un rôle de premier plan pour répondre à ce besoin très important.

**M. Simon Page:** En ce qui a trait au besoin en soi, je crois que je vais laisser mes collègues du ministère de la Défense vous répondre, bien que je ne veuille pas éviter la question.

Lorsque SPAC réalise un processus de demande de soumissions, il obtient le besoin du client — dans ce cas-ci, le MDN — et nous songeons aux façons de faire.

**M. Gord Johns:** Je crois que c'est ce qui se passe à l'heure actuelle. Les provinces font des demandes et le gouvernement fédéral intervient, mais pourquoi le gouvernement fédéral ne prend-il pas les devants? Pourquoi ne joue-t-il pas à l'offensive et ne prend-il pas la responsabilité de la capacité de lutte de nuit contre les incendies, par exemple, avec des entreprises comme Coulson, pour être prêt à appuyer les provinces? Nous savons que la situation va s'empirer et que bon nombre des provinces n'ont pas la capacité nécessaire.

Est-ce que le ministère de la Défense étudie la question?

**M. Simon Page:** Merci, monsieur le président.

Je vais laisser mon collègue de la Défense répondre à cette question. Je suis responsable de la Direction de la défense et de la marine, et ce besoin n'est pas examiné pour le moment.

**Le président:** Merci, messieurs.

Malheureusement, nous devons passer à un autre intervenant.

Monsieur McCauley, vous disposez de cinq minutes.

**M. Kelly McCauley:** Merci, monsieur le président, et merci, messieurs.

Pouvez-vous nous donner une mise à jour sur la question du *CC-295 Martin-pêcheur*? Il y a eu des problèmes avec le centre de gravité et aussi avec l'incapacité de l'équipe de recherche et sauvetage de sauter en parachute par l'arrière de l'avion.

Je me demande pourquoi l'approvisionnement a été si long. Comment nous sommes-nous retrouvés avec des avions qui ne peuvent pas être utilisés?

**M. Troy Crosby:** Comme c'est habituellement le cas avec les processus d'approvisionnement, lorsque nous passons un contrat avec un fournisseur, nous travaillons en étroite collaboration avec lui. Nous nous assurons que l'équipement répond aux exigences opérationnelles et en matière de rendement, nous réalisons des essais et, au bout du compte...

**M. Kelly McCauley:** C'est une conception mature, de longue date. Comment nous sommes-nous retrouvés avec des avions qui ont des problèmes de centre de gravité? Ce ne sont pas des avions neufs.

**M. Troy Crosby:** Monsieur le président, le C-295 est un avion évolué. L'aéronef que nous avons pour nos besoins en matière de recherche et de sauvetage à voilure fixe a été modifié pour répondre aux exigences opérationnelles en la matière. Comme cela a été mentionné dans la question, on l'a modifié pour que les parachutistes et les techniciens de recherche et de sauvetage puissent sortir de l'aéronef en toute sécurité pour mener des opérations de recherche ou de sauvetage.

Les tests sont en cours, et nous avons réussi à démontrer qu'il était possible de faire sortir les parachutistes de l'aéronef de façon sécuritaire.

En ce qui concerne les enjeux liés au centre de gravité, il existe des considérations en la matière pour tous les avions, et on les traite selon les procédures opérationnelles appropriées.

• (1735)

**M. Kelly McCauley:** Si, comme vous venez de le dire, tous les avions ont des problèmes de centre de gravité, vous attendiez-vous à ces problèmes?

**M. Troy Crosby:** Pas nécessairement. Je dois me corriger si j'ai dit cela. Ce ne sont pas des problèmes de centre de gravité. Ce sont des considérations sur la façon dont l'avion est exploité en toute sécurité par les équipages.

**M. Kelly McCauley:** Dans quelle mesure ont-ils été modifiés par rapport au modèle initial, alors? Ces avions existent depuis longtemps. Je me souviens avoir lu que les appels d'offres des trois compagnies faisaient 100 000 pages. On a couvert toutes les possibilités de modification.

Comment en est-on arrivé à avoir des avions qui ne peuvent pas être utilisés ou qui sont retardés depuis des années?

**M. Troy Crosby:** Monsieur le président, parmi les modifications demandées et apportées au C-295, on compte l'enfermement du train d'atterrissage par Airbus. Sur l'ancien modèle C-295, on pouvait voir les roues dépasser sous le ventre de l'avion. Compte tenu des exigences en matière de rayon d'action et d'endurance pour notre rôle de recherche et de sauvetage à voilure fixe sur notre immense territoire, Airbus a placé des boîtiers autour des roues pour améliorer l'efficacité aérodynamique de l'aéronef.

**M. Kelly McCauley:** Qui paie pour les mettre à niveau, pour ainsi dire, ou les rendre conformes aux normes afin qu'ils puissent être utilisés? Quand seront-ils réellement utilisés, et combien d'entre eux le seront?

**M. Troy Crosby:** Monsieur le président, le processus d'approvisionnement et la proposition fournie par Airbus comprenaient le coût de ces modifications, qui vont au-delà de celles dont j'ai fait état jusqu'à présent et comprennent l'apport de systèmes de mission propres au rôle de recherche et de sauvetage à voilure fixe [*inadmissible*], radar de recherche...

**M. Kelly McCauley:** Les retards sont-ils entièrement à leur charge pour le coût des changements?

**M. Troy Crosby:** Le coût de la prestation du programme fait partie du contrat.

**M. Kelly McCauley:** D'accord. Vous dites donc que ces retards liés aux enjeux de centre de gravité et de parachutage à l'arrière de l'avion ne coûteront pas un sou aux contribuables canadiens.

**M. Troy Crosby:** Airbus s'acquitterait de tout coût lié aux modifications ou aux tests suivant des changements apportés. Bien sûr, nous demeurons impliqués dans le processus et souhaitons qu'il se termine aussi rapidement que possible.

**M. Kelly McCauley:** Quand verrons-nous certains de ces avions entrer en service?

**M. Troy Crosby:** Les échéanciers de la capacité opérationnelle initiale de l'avion ont été revus récemment. Ils seront repoussés pour ce qui est de l'utilisation de cet aéronef.

**M. Kelly McCauley:** Peut-être pourriez-vous envoyer les échéanciers au Comité par écrit.

Je pense que vous ou l'un des autres témoins avez dit plus tôt qu'il était difficile de négocier avec Leonardo pour les contrats de réparation du Cormorant. Est-ce exact? Ai-je bien entendu?

**M. Troy Crosby:** Je pense que M. Page a parlé de notre travail avec Leonardo dans le cadre du projet de mise à niveau à mi-vie du Cormorant.

**M. Kelly McCauley:** Je me souviens que Leonardo nous a poursuivis pour l'appel d'offres sur les aéronefs de recherche et de sauvetage à voilure fixe. Ils ont obtenu un contrat à fournisseur unique d'une valeur de milliards de dollars pour travailler avec le gouvernement. Maintenant, ils nous rendent la tâche difficile pour réparer ces hélicoptères essentiels.

**M. Troy Crosby:** Je tiens à être clair, monsieur le président. Il n'existe encore aucun contrat pour le projet de mise à niveau à mi-vie du Cormorant.

Je demanderais à M. Page de compléter s'il a quelque chose à ajouter à cet égard.

**Le président:** Merci beaucoup.

Monsieur Page, si vous avez quelque chose à ajouter à ce sujet, nous vous serions reconnaissants d'en faire part au greffier.

Nous allons maintenant passer à M. Housefather pour cinq minutes.

**M. Anthony Housefather (Mont-Royal, Lib.):** Merci beaucoup, monsieur le président.

J'aimerais remercier nos témoins. Je pense que les événements récents en Ukraine nous ont tous tellement émus que nous voyons l'importance vitale du travail que vous accomplissez chaque jour pour veiller à ce que les hommes et les femmes de nos forces armées aient l'équipement dont ils ont besoin pour bien s'acquitter de leurs tâches.

Je vais faire de mon mieux pour ne pas entrer dans les détails du contrat, car je sais qu'il y a encore deux finalistes et que nous ne pouvons pas favoriser l'un d'eux plus qu'un autre. Nous ne pouvons pas dire des choses sur les F-35 que nous ne pouvons pas dire sur le Gripen E.

J'aimerais poser une question. Quand le ministère de la Défense détermine-t-il que vous avez besoin de capacités autres que l'avion générique qui serait normalement vendu? Par exemple, l'armée américaine utilise aussi le F-35 Lightning. Quand déterminons-nous que les Forces armées canadiennes ont besoin de quelque chose de différent de l'avion générique utilisé par d'autres alliés?

• (1740)

**Mgén Sylvain Ménard:** Comme je l'ai dit plus tôt, l'Aviation royale canadienne tient réellement à remplir sa mission qui nous a été dictée par la politique de défense du Canada « Protection, Sécurité, Engagement », alors notre objectif consiste à veiller à ce que nous répondions aux attentes du Canada envers l'Aviation royale canadienne.

Cela dit, l'un des principaux rôles de nos forces aériennes est d'assurer une interopérabilité avec NORAD, l'OTAN et nos partenaires du Groupe des cinq. C'est pourquoi nous l'avons inscrit dans nos exigences et nous nous attendons à ce que les avions que nous achèterons pour la capacité future des avions de chasse soient interopérables et remplissent ces missions.

Par contre, si pour une raison quelconque le Canada veut que nous évoluions ou changions notre rôle, nous devons examiner les exigences actuelles et nous produirons ensuite un rapport de défaillance opérationnelle. Nous ferions alors appel à nos collègues du SMA(Mat) puis à SPAC pour trouver une solution à cet égard.

C'est ainsi que nos forces aériennes sélectionneraient un besoin opérationnel précis. Tout cela dépend de ce que notre gouvernement nous a demandé de faire.

[Français]

**M. Anthony Housefather:** Je vous remercie, monsieur Ménard.

[Traduction]

Si personne d'autre n'a quelque chose à ajouter...

Je pense que le fait est que lorsqu'on achète de l'équipement générique, celui-ci sera moins cher et sera probablement livré plus rapidement que lorsqu'on cherche à obtenir de l'équipement personnalisé. Je crois qu'il s'agit d'un élément intéressant à envisager chaque fois.

Pouvons-nous parler du processus prévu pour les avions de chasse?

En passant, monsieur Page, cela a toujours été un plaisir de travailler avec vous et le ministère.

À quel point le risque a-t-il été atténué par le type de processus que nous avons établi, en ce qui concerne le long processus de vérification des fournisseurs et la réduction de leur nombre présentement en cours?

**M. Simon Page:** Je pense que nous avons atténué les risques dont vous parlez de diverses façons. Personnellement, je pense que la façon qui prévaut le plus est la mobilisation de l'industrie. Dès le début, bien avant la publication de l'appel d'offres, nous avons réellement mobilisé les fournisseurs pour traiter des exigences du Canada. Nous les avons fait participer tout au long du processus aux exigences obligatoires et cotées.

Comme je l'ai dit, nous les avons mobilisés bien avant la publication de l'appel d'offres. Une ébauche de l'appel d'offres a été publiée, puis le processus de conformité des offres par étapes a été utilisé.

Même après la soumission de leur proposition, nous avons maintenu un dialogue avec ceux qui avaient soumis des offres pour veiller à avoir une compétition très pertinente qui serait à nouveau menée de façon ouverte, transparente et juste.

**M. Anthony Housefather:** Pour ce qui est de l'évaluation des offres à l'heure actuelle, de l'examen des deux fournisseurs restants et de la détermination de la prochaine étape, à savoir si nous choisissons l'un d'entre eux ou si nous poursuivons les discussions avec les deux candidats, est-il exact de dire que des employés des deux ministères et peut-être d'un autre ministère sont impliqués dans le processus?

Par exemple, Mme Vignola a posé une excellente question sur ce que veulent les pilotes, mais le ministère de la Défense et ces souhaits ne seraient-ils pas représentés à la table des discussions du groupe chargé d'évaluer les offres?

**M. Simon Page:** À nouveau, l'évaluation des offres a été menée de façon très précise et stricte en vertu d'un processus créé uniquement à cet effet. Ces équipes d'évaluation sont multidisciplinaires et comprennent des membres de l'Aviation royale canadienne, du groupe des matériels représenté par M. Crosby, d'ISDE et de mon ministère.

Pour ce qui est du processus, le tout a été supervisé par la gouvernance de la stratégie d'approvisionnement du ministère de la Défense au niveau des SMA et des SM. Un nombre très limité de personnes auraient eu accès à l'évaluation pleine et entière et auraient su quelle direction elle prenait. Nous avons aussi utilisé un mécanisme de contrôle de l'équité tout au long du processus pour nous assurer que nous faisons la bonne chose et, encore une fois, que notre processus était ouvert, juste et transparent.

• (1745)

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

Voilà qui met fin à notre troisième tour de questions. Nous allons maintenant passer au quatrième tour.

J'aimerais remercier les témoins d'être ici.

Nous allons maintenant faire un tour de table rapide avec le temps qu'il nous reste.

Je vais permettre aux députés du NPD et du Bloc de poser une question chacun. Quant aux libéraux et aux conservateurs, ils pourront poser deux questions.

Le temps est limité, alors je vous ferai signe lorsque le vôtre sera écoulé.

Nous allons passer à M. Johns qui pourra poser une question. Allez-y, je vous prie.

**M. Gord Johns:** D'accord.

J'ai posé une question plus tôt sur notre capacité de défense aérienne dans la lutte contre les changements climatiques.

Je pense, monsieur Page, que vous vous en êtes remis à vos collègues, qu'il s'agisse de M. Crosby ou de toute autre personne susceptible de répondre à cette question.

Le Canada a investi 3,4 millions de dollars dans Coulson enterprises, l'entreprise dont j'ai parlé tout à l'heure, par l'entremise du Fonds stratégique pour l'innovation afin de modifier leur plan sur le Boeing 737. Sa vocation est double, à la fois pour la lutte aérienne contre les incendies et pour les réservoirs et les passagers.

J'ai demandé pourquoi le Canada n'utilise pas l'armée pour soutenir les capacités en matière de lutte aérienne contre les incendies. Est-ce quelque chose que vous étudiez ou envisagez? Nous savons qu'il existe un énorme manque à gagner et qu'il faut un leadership fédéral, puis vous avez une entreprise mondiale comme Coulson.

**M. Simon Page:** De telles exigences ne sont présentement pas inscrites dans le portefeuille maritime ou de la défense.

D'après mon évaluation et ma compréhension de ces exigences, elles sont émises au niveau provincial. Ma direction, qui s'occupe de l'approvisionnement maritime et de défense, fait affaire avec des clients fédéraux, notamment le ministère de la Défense nationale, la Garde côtière, le ministère des Transports et la GRC.

Merci.

**Le président:** Merci beaucoup.

Nous allons maintenant passer à Mme Vignola qui pourra poser une question.

[Français]

**Mme Julie Vignola:** La défense aérienne basée au sol devrait comprendre plusieurs éléments que je n'énumérerai pas, mais son coût devrait varier entre 250 et 499 millions de dollars.

Premièrement, qu'est-ce qui détermine cet écart de 249 millions de dollars au total et, deuxièmement, quand le gouvernement espère-t-il voir cette défense mise en service et opérationnelle?

**Mgén Sylvain Ménard:** Veuillez m'excuser, mais je ne connais pas le coût lié à l'équipement au sol.

Pourriez-vous clarifier votre question?

**Mme Julie Vignola:** Lorsque je parle de défense aérienne basée au sol, je parle d'une ou de plusieurs plateformes effectrices, des munitions, d'un ensemble de capteurs, d'un logiciel de contrôle de tir et d'un système en réseau intégré de C4ISR, pour un coût variant entre 250 et 499 millions de dollars.

Pourquoi y a-t-il un écart de 249 millions de dollars?

Quand ce système sera-t-il acheté et quand sera-t-il opérationnel?

**Mgén Sylvain Ménard:** Je vous remercie de ces précisions.

Le système de défense aérienne basé au sol est sous la responsabilité de l'armée canadienne. À titre d'aviateur représentant l'Aviation royale canadienne, ce serait donc difficile pour moi de répondre à la question. J'en suis désolé.

[Traduction]

**M. Troy Crosby:** Je pense pouvoir répondre rapidement à la question, monsieur le président.

Les tranches de coûts de construction potentiels sont là pour indiquer où l'investissement pourrait se situer, mais tant que nous n'aurons pas avancé dans le processus, les chiffres exacts continueront à évoluer.

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

SI vous pouviez fournir des réponses supplémentaires au Comité ultérieurement, je vous en serais reconnaissant.

Nous allons maintenant passer à Mme Thompson qui pourra poser deux questions.

• (1750)

**Mme Joanne Thompson:** Merci, monsieur le président.

Messieurs Page et Crosby, j'aimerais revenir à un commentaire que vous avez fait lors de mon dernier tour qui m'est apparu plutôt intéressant. Vous avez tous deux parlé de différentes approches, à savoir d'une approche collaborative qui implique de travailler avec divers ministères et d'une approche en vase clos.

Cela m'a ramenée à quelque chose que j'ai lu en me préparant pour la réunion d'aujourd'hui. Certains observateurs estiment que la gouvernance de la Stratégie d'approvisionnement en matière de défense améliorera les processus d'approvisionnement au Canada pour ce qui est de la transparence, de la reddition de comptes et de l'efficacité. En même temps, certains commentateurs croient que les processus pourraient être améliorés grâce à une approche d'approvisionnement de la défense plus centralisée dans le cadre d'une stratégie unique d'approvisionnement de la défense. Je crois qu'une telle chose était en place en 1969, époque où nous avons migré vers un système plus ouvert.

Une approche centralisée entraînerait un changement majeur dans la façon dont l'approvisionnement en matière de défense se fait au Canada en mettant fin à cinq décennies d'une stratégie multiministérielle. J'ai vraiment envie d'entendre ce que vous pensez à la fois de la stratégie multiministérielle et de la stratégie plus centralisée. Tout cela s'inscrit dans un besoin d'envisager des améliorations ou plus de transparence et de reddition de comptes.

**M. Simon Page:** Je peux peut-être commencer par offrir une réponse rapide avant de céder la parole à mon collègue, M. Crosby.

Sans le qualifier de centralisé, ce qui a été créé dans le cadre de la Stratégie d'approvisionnement en matière de défense et du système de gouvernance actuels se rapproche beaucoup d'un modèle centralisé. Les différents piliers de l'approvisionnement de la défense sont adéquatement pris en compte, et on a des discussions saines à leur sujet et sur la façon dont ils devraient être gérés tout au long du processus d'approvisionnement. Ces piliers sont la capacité du client, le rendement, le rapport qualité-prix et les avantages économiques.

Lors de nos réunions de gouvernance, des agences centrales nous font part de leurs considérations et de leurs préoccupations immédiatement dès le début d'un processus d'approvisionnement et tout

au long de celui-ci, ce qui a ajouté à la centralisation du modèle et à son efficacité.

**M. Troy Crosby:** J'ajouterais que nous travaillons, comme l'a dit M. Page, très étroitement sur les programmes les plus complexes, généralement de grande valeur. Cela dit, le ministère de la Défense nationale dispose d'un niveau assez élevé de pouvoirs délégués. La grande majorité de nos achats — les activités moins complexes et de moins grande valeur — sont gérés au sein du ministère de la Défense nationale afin que nous puissions concentrer notre temps et nos efforts là où ils ont le plus de valeur, à savoir sur nos collègues interministériels.

**Le président:** Merci. Pardonnez-moi, madame Thompson, mais votre temps est écoulé.

Nous allons maintenant passer à M. Paul-Hus.

[Français]

**M. Pierre Paul-Hus:** Je vous remercie, monsieur le président.

Major-général Ménard, vous servez depuis très longtemps dans les Forces canadiennes et vous avez gravi plusieurs échelons.

À titre de major-général, avez-vous un conseil à donner au Comité concernant les projets d'acquisition militaire? Je ne fais pas de politique ici, parce que vous avez servi sous des gouvernements libéraux et conservateurs.

Quels sont les conseils que vous nous donneriez, dans le cadre de notre étude, au sujet de la capacité aérienne, mais surtout au sujet du processus d'acquisition militaire?

**Mgén Sylvain Ménard:** Je vous remercie beaucoup de la question.

Je tiens à remercier le Comité du travail qu'il fait. Lorsque nous voyons ce qui se passe présentement en Europe, nous constatons que nous sommes chanceux d'avoir l'appareil gouvernemental que nous avons, qui fait preuve d'une grande rigueur intellectuelle.

Je ne suis pas un expert en matière d'acquisition, et je préférerais ne pas faire de commentaires au sujet de ce qui pourrait être amélioré ni donner de conseils à votre comité. Cela me mettrait mal à l'aise.

• (1755)

**M. Pierre Paul-Hus:** Je vous remercie, major-général Ménard.

Le Super Hornet de Boeing a été retiré de la compétition. Quels sont les critères qui ont motivé cette décision?

[Traduction]

**M. Troy Crosby:** Je vais m'en remettre à M. Page, qui gère le processus.

[Français]

**M. Simon Page:** Je vous remercie de la question.

Sans entrer dans les détails, je dirai que toutes les compagnies qui prenaient part au processus d'appel d'offres devaient démontrer obligatoirement qu'elles respectaient les critères établis avant d'accéder aux étapes suivantes du processus.

Boeing n'a pas satisfait à l'un des critères et c'est pourquoi cette compagnie a été exclue du processus.

[Traduction]

**Le président:** J'aimerais remercier chaleureusement nos témoins d'avoir comparu au Comité. Nous vous en sommes très reconnaissants.

Je vous remercie tous les trois, messieurs Crosby, Page et major-général Ménard, d'avoir fait preuve de patience alors que la séance a été un peu plus longue que prévu. Nous vous sommes reconnaissants d'avoir comparu au Comité et c'est le cas chaque fois que vous venez, alors je vous remercie.

J'aimerais aussi remercier les interprètes et l'équipe technique qui nous ont assistés dans notre travail aujourd'hui et qui ont aussi fait preuve de patience, tout comme notre analyste et notre greffier.

J'aimerais dire une dernière chose aux membres du Comité. On m'a demandé si vous aimeriez faire une visite de l'édifice du Centre. Si c'est le cas, veuillez me le faire savoir; je transmettrai le message et nous verrons si cela peut s'organiser. Si cela vous intéresse, nous ferions cette visite à titre de membres du Comité.

Cela dit, la séance est levée.

---





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

---

### PERMISSION DU PRÉSIDENT

---

Les délibérations de la Chambre des communes et de ses comités sont mises à la disposition du public pour mieux le renseigner. La Chambre conserve néanmoins son privilège parlementaire de contrôler la publication et la diffusion des délibérations et elle possède tous les droits d'auteur sur celles-ci.

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 des communes.

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.

---

Aussi disponible sur le site Web de la Chambre des communes à l'adresse suivante :  
<https://www.noscommunes.ca>

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

---

### SPEAKER'S PERMISSION

---

The proceedings of the House of Commons and its committees are hereby made available to provide greater public access. The parliamentary privilege of the House of Commons to control the publication and broadcast of the proceedings of the House of Commons and its committees is nonetheless reserved. All copyrights therein are also reserved.

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.

---

Also available on the House of Commons website at the following address: <https://www.ourcommons.ca>