



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 021**

Le mardi 17 mai 2022

---

Président : M. Robert Kitchen





# Comité permanent des opérations gouvernementales et des prévisions budgétaires

Le mardi 17 mai 2022

• (1535)

[Traduction]

**Le président (M. Robert Kitchen (Souris—Moose Mountain, PCC)):** Je déclare la séance ouverte. Bienvenue à la 21<sup>e</sup> réunion du Comité permanent des opérations gouvernementales et des prévisions budgétaires de la Chambre des communes.

Aujourd'hui, le Comité poursuivra son étude des projets d'approvisionnement en défense aérienne. Conformément à l'ordre de la Chambre du 25 novembre 021, la réunion se déroule en format hybride, c'est-à-dire que les membres assistent en personne dans la salle ou à distance au moyen de l'application Zoom.

Le greffier du Comité et moi-même ferons de notre mieux pour maintenir un ordre consolidé des interventions pour l'ensemble des membres, qu'ils participent virtuellement ou en personne. Je profite de l'occasion pour rappeler à tous qu'il est interdit de faire des captures d'écran ou de prendre des photos de votre écran pendant la réunion. Compte tenu de la pandémie en cours, de la recommandation des autorités de santé publique et de la directive du Bureau de régie interne du 19 octobre 2021, afin de rester en bonne santé et en sécurité, il est recommandé à tous ceux qui participent à la réunion en personne d'observer les consignes suivantes.

Toute personne présentant des symptômes doit participer par Zoom et s'abstenir d'assister à la réunion en personne. Chacun doit rester à distance de deux mètres des autres, qu'il soit assis ou debout. Chacun doit porter un masque non médical lorsqu'il circule dans la salle. Il est recommandé dans les termes les plus forts que les membres portent leur masque à tout moment, y compris lorsqu'ils sont assis. Des masques non médicaux, qui offrent plus de clarté à la voix que les masques en tissu, sont disponibles dans la salle. Toutes les personnes présentes doivent maintenir une bonne hygiène des mains en faisant usage du désinfectant disponible à la porte. Les salles où siègent les comités sont nettoyées avant et après chaque réunion. Néanmoins, pour maintenir ce haut degré d'hygiène, chacun est invité à nettoyer les surfaces de son bureau, de sa chaise et de son microphone avec les lingettes désinfectantes qui sont à leur disposition, que ce soit au moment de prendre place ou de quitter la salle.

En tant que président, je veillerai à ce que ces consignes soient respectées pendant toute la durée de la réunion et je remercie d'avance les membres de leur coopération.

Avant de commencer, j'aimerais dire que le Comité s'attend à ce que tous les témoins fassent preuve d'ouverture quant à tout conflit d'intérêts potentiel dans lequel ils pourraient se trouver, ceci afin que les membres du Comité puissent bien comprendre le contexte du témoignage qu'ils s'approprient à entendre. Si vous pensez que votre témoignage peut être teinté par un intérêt antérieur ou actuel,

je vous invite à nous en faire part pendant votre déclaration liminaire.

Je souhaite la bienvenue à M. Valois, de l'Association internationale des machinistes et des travailleurs et travailleuses de l'aérospatiale. Monsieur Valois, vous avez cinq minutes pour nous livrer votre déclaration liminaire.

[Français]

**M. Guillaume Valois (responsable des relations publiques et de la recherche, Association internationale des machinistes et des travailleurs et travailleuses de l'aérospatiale):** Merci beaucoup, monsieur le président.

Tout d'abord, je joins ma voix à celle de l'Association internationale des machinistes et des travailleurs et travailleuses de l'aérospatiale, l'AIMTA, pour vous remercier de l'invitation à témoigner devant vous aujourd'hui. C'est un immense honneur et un privilège de m'adresser à vous au nom de mon organisation.

L'Association internationale des machinistes et des travailleurs et travailleuses de l'aérospatiale, qui compte 184 000 membres couverts par un millier de conventions collectives dans le secteur aérospatial, est considérée comme le plus important syndicat de ce secteur au monde.

Depuis près de 90 ans, notre organisation est aux premières loges de l'évolution de cette industrie en Amérique du Nord. Nous sommes présents dans l'écosystème aérospatial canadien depuis les années 1940, et nous nous sommes toujours fait un devoir de promouvoir cette industrie.

L'écosystème aérospatial canadien a réellement pris son envol durant la Deuxième Guerre mondiale. Ce conflit a révélé le potentiel stratégique de l'industrie aérospatiale canadienne du point de vue de l'innovation technologique et de la sécurité nationale.

À partir des années 1950, le Canada est intervenu dans la construction de son industrie aérospatiale nationale pour tenter de conserver son potentiel stratégique. Devant la faiblesse de son marché intérieur, le Canada a choisi de conclure plusieurs accords avec les États-Unis afin de permettre à son industrie d'avoir accès à de nombreux programmes militaires lancés par la guerre froide.

De 1946 à 1970, l'intervention du gouvernement canadien a essentiellement servi à orchestrer la période de transition de son industrie aérospatiale. Elle est ainsi passée d'une industrie axée sur l'effort de guerre à une industrie habilitée à répondre aux intérêts stratégiques du Canada sur le plan de la sécurité nationale et du développement technologique.

Cela dit, les initiatives du Canada n'empêcheront pas l'échec de projets comme le Jetliner et l'Arrow. La quasi-absence de plans de développement industriel viables d'un point de vue technique et commercial explique en grande partie les difficultés rencontrées par le secteur aérospatial canadien à cette époque.

Avant l'acquisition des CF-18, l'Aviation royale canadienne a utilisé plusieurs appareils fabriqués au Canada. Parmi ceux-ci, nous retrouvons le Sabre et les chasseurs supersoniques CF-5 et CF-104, fabriqués sous licence chez Canadair, à Montréal.

Durant les années 1950, la compagnie Avro, installée à Mississauga, a été à l'origine du premier chasseur à réaction conçu et construit au Canada, le CF-100 Canuck. Plus de 692 appareils CF-100 ont été construits. Ce modèle a été utilisé par le Canada et la Belgique et a fait partie des escadrons du NORAD et de l'OTAN jusqu'au début des années 1960. Par la suite, il a été utilisé pour des exercices d'entraînement et de reconnaissance, et ce, jusqu'en 1981.

Le Canada a fait l'acquisition des premiers appareils de sa flotte de CF-18 Hornet en 1982 et les démarches en vue de leur remplacement ont débuté vers la fin des années 1990. À l'origine, les CF-18 de l'Aviation royale canadienne devaient atteindre leur fin de vie utile en 2003. Afin de maintenir sa flotte en service, le Canada a dû réaliser d'importants programmes de modernisation à partir des années 2000 et faire l'acquisition de CF-18 usagés de l'Australie.

Depuis l'obtention du contrat par Canadair en 1986, la maintenance et les opérations de modernisation des CF-18 sont en grande partie réalisées par des membres de l'AIMTA dans la région de Montréal. Les appareils de la flotte de CF-18 Super Hornet seront mis hors service en 2032. Nos membres auront travaillé sur les produits durant 46 ans, soit 32 ans de plus que prévu. Sans la contribution des travailleuses et des travailleurs affectés à la maintenance des CF-18, il aurait été impossible de garder ces appareils en service aussi longtemps. Au fil des ans, ils ont acquis une expertise inégalée dans l'entretien et la réparation d'aéronefs militaires et dans la révision du prolongement du cycle de vie de ces appareils. Ce savoir-faire est un atout pour l'écosystème aérospatial canadien. Il représente également une grande valeur stratégique pour le Canada sur les plans économique, technologique, industriel et militaire.

Que ce soit lors de l'obtention du contrat d'entretien par Canadair, à la fin des années 1980, ou dans le cadre du contrat d'acquisition de la prochaine flotte de l'Aviation royale canadienne, l'AIMTA s'est toujours montrée prête à défendre et à promouvoir les intérêts de notre écosystème aérospatial et ceux des gens qui y travaillent.

Pour nous, il ne fait aucun doute que le Canada doit utiliser ses projets d'approvisionnement en défense aérienne de façon à maintenir et à créer des emplois, comme ceux de nos membres chez L3-Harris.

Nous soumettons aujourd'hui aux membres de ce comité trois recommandations allant dans ce sens.

Premièrement, nous recommandons que le processus d'appel d'offres relatif à la maintenance ou à l'acquisition d'équipement nécessaire à la défense aérienne nationale ou de tout autre type d'aéronefs ainsi que de ses composantes s'inscrive à l'intérieur d'une politique aérospatiale pancanadienne, une politique dans laquelle les rôles, les responsabilités et les engagements de l'ensemble des acteurs de l'écosystème aérospatial canadien seront énoncés.

• (1540)

Deuxièmement, nous recommandons que les objectifs concernant les contrats d'approvisionnement en défense aérienne comprennent des exigences claires en matière d'activités industrielles, de transferts technologiques et d'activités de maintenance et de fabrication d'équipement de défense ou de ses composantes.

Troisièmement, nous proposons que certains éléments de la Politique des retombées industrielles et technologiques soient réévalués, par exemple l'article 8.2, sur les transactions indirectes, et que cette politique s'applique à l'ensemble des contrats d'approvisionnement et d'équipement nécessaire à la défense nationale.

L'écosystème aérospatial canadien se doit d'être considéré comme un secteur hautement stratégique par le gouvernement canadien. Assurer sa viabilité et son développement doit faire partie des priorités de ce gouvernement et s'inscrire dans une politique industrielle spécialement adaptée à ses besoins.

Je terminerai mon allocution en faisant un commentaire sur le processus de remplacement du CF-18. Lorsque la paix, la liberté et la fraternité font partie de nos valeurs profondes, c'est par nécessité, et non de gaieté de cœur, que l'on choisit d'investir dans le militaire plutôt qu'ailleurs. En ce sens, nous avons la responsabilité de faire en sorte qu'une telle démarche repose sur un processus rigoureux où la protection du bien commun et la promotion de nos intérêts sont omniprésentes. L'achat et le maintien en service d'une flotte d'avions de chasse sont un processus complexe nécessitant un engagement financier à long terme et représentant une part importante du budget d'un gouvernement. En contrepartie, ce type de projet a le potentiel d'offrir à un gouvernement les moyens de combler ses besoins en matière de défense aérienne, de maintenir et de créer de bons emplois, en plus de générer d'importantes retombées industrielles et technologiques dans un secteur clé de son économie.

Merci beaucoup.

[Traduction]

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

Nous allons maintenant passer aux questions du Comité.

Nous allons commencer par M. Paul-Hus, pour six minutes.

[Français]

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

Bonjour, monsieur Valois. Merci d'être parmi nous aujourd'hui.

Votre troisième recommandation est de réévaluer certains éléments de la Politique des retombées industrielles et technologiques. Pour ma part, j'aimerais vous parler du rapport publié la semaine dernière par le directeur parlementaire du budget, dans lequel il mentionne que les petites et moyennes entreprises du domaine de la défense et de la sécurité ne bénéficient pas des retombées industrielles technologiques autant qu'elles le devraient.

À cet égard, avez-vous des choses à nous dire au sujet des petites et moyennes entreprises?

• (1545)

**M. Guillaume Valois:** Merci de la question.

Concernant les petites et moyennes entreprises, il faut comprendre qu'à l'intérieur de la chaîne de valeur des donneurs d'ordres, il y a des ramifications, et la chaîne d'approvisionnement va souvent dépasser les frontières d'un seul pays. Souvent, on trouve des moyens de contourner les règles pour faire en sorte que certaines activités réalisées à l'extérieur du Canada soient considérées dans l'évaluation des retombées technologiques découlant de la politique actuelle. Donc, si on ressert un peu cette réglementation pour faire diminuer le pourcentage de travail qui est effectué à l'extérieur du Canada, pour plutôt inviter les organisations contractantes à faire réaliser ces activités de sous-traitance par des fournisseurs, des PME qui sont du côté...

**M. Pierre Paul-Hus:** Je comprends que vous faites attention à vos propos, mais, ce que vous me dites de façon un peu indirecte, c'est que les grandes entreprises peuvent, par des moyens détournés, donner des contrats de sous-traitance à des entreprises étrangères qui sont reliées à des entreprises canadiennes, sur le plan juridique, mais qui génèrent des retombées ailleurs.

Est-ce bien ce que vous me dites, à peu près?

**M. Guillaume Valois:** C'est exact.

Une multinationale, par définition, a des antennes un peu partout. Si elle fabrique une composante dans son usine aux États-Unis, elle ne la fabrique pas au Canada, mais son assemblage peut être complété dans une usine canadienne et ensuite se retrouver dans un appareil militaire qui sera utilisé par les militaires canadiens, et cela fera partie du calcul des retombées, selon certains critères. Il y a un plancher et un plafond à respecter, cela dit.

**M. Pierre Paul-Hus:** Notre comité a rencontré plusieurs experts, et il semble parfois y avoir un problème de performance au Canada. On semble avoir de la difficulté à faire le travail à temps ou à respecter les budgets. Nous tenons justement des réunions à ce sujet pour comprendre ce qui se passe.

Je sais que vous représentez surtout des travailleurs du Québec, mais, selon vous, y a-t-il au Québec et au Canada un problème de performance ou de compétence qui cause ces retards et qui fait qu'on est obligé d'aller ailleurs pour faire faire le travail? Comment voyez-vous cela?

**M. Guillaume Valois:** Si on rencontre un problème quelconque, je ne pense pas qu'il soit lié à des questions de performance ou de compétence. S'il y a un problème, le Canada a tous les outils en matière d'innovation pour essayer d'y remédier. Comme je l'ai dit tantôt, il s'agit simplement de pouvoir compter sur une stratégie et une vision à long terme. Il faut pouvoir compter sur une politique concertée qui aborde les problèmes de l'industrie afin d'essayer de ramener tout le monde vers le haut et de donner des outils supplémentaires aux PME pour qu'elles puissent aller chercher ces contrats.

Vous dites qu'on semble avoir de la difficulté à respecter les échéanciers de certains contrats. Cela m'amène à parler d'un autre élément, soit le problème d'accessibilité de la main-d'œuvre qualifiée. Il y a une pénurie de main-d'œuvre dans tous les secteurs, mais c'est encore plus vrai dans celui de l'aérospatiale, parce que la main-d'œuvre doit être hautement formée et qualifiée. Il faut des compétences relativement spécialisées pour effectuer certains travaux. Cela vient donc exacerber un peu le problème de l'accessibilité de la main-d'œuvre et la possibilité de certaines entreprises de réaliser plus de contrats.

**M. Pierre Paul-Hus:** Dans un autre rapport, le directeur parlementaire du budget soulève le fait qu'il y a souvent un problème lié à la concentration des contrats. En effet, il y a une période pendant laquelle c'est tranquille, mais, par la suite, le gouvernement décide d'accorder tous les contrats en même temps. Cela crée un goulot d'étranglement pour l'industrie.

Est-ce quelque chose que vous vivez actuellement ou que vous avez déjà vécu?

**M. Guillaume Valois:** C'est difficile à dire, mais je ne pense pas que ce soit le cas présentement. L'industrie est en train de se relever de la pandémie. Il y a manifestement beaucoup d'effervescence et les perspectives sont quand même relativement belles, tant du côté de la défense que du côté commercial.

Il reste que, ce qui pointe à l'horizon, c'est le virage technologique et l'accessibilité de la main-d'œuvre qualifiée. Nous avons besoin d'une politique concertée qui permettra d'augmenter la coopération entre tous les acteurs de l'industrie aérospatiale. Pour y arriver, nous devons nous diriger vers une politique pancanadienne de l'aérospatiale. Ainsi, tout le secteur mettra en commun son intelligence collective, afin d'en arriver à des solutions viables pour tous. Il faut que nous puissions voir venir les problèmes auxquels nous risquons de faire face et que nous puissions les régler dans un échéancier raisonnable.

• (1550)

**M. Pierre Paul-Hus:** Je vous remercie.

[Traduction]

**Le président:** Je vous remercie.

Nous passons maintenant à M. Jowhari, pour six minutes.

**M. Majid Jowhari:** Merci, monsieur le président.

Merci, monsieur Valois.

En réponse à mon collègue, le député Paul-Hus, vous avez parlé de certaines des pénuries de personnel qualifié et formé, et vous avez dit qu'il y avait un problème de rétention. Comme vous le savez, nous avons maintenant récupéré près de 115 % des emplois perdus pendant la pandémie, c'est-à-dire environ trois millions d'emplois. Notre économie peut encore absorber un million d'emplois supplémentaires. Je sais en fait que dans le secteur de l'immobilier, il nous manque 300 000 personnes, une situation à laquelle nous tentons de remédier aux termes du budget de 2022.

J'ai fait un peu de recherche. J'ai remarqué que 30 000 emplois avaient été perdus dans votre industrie, et qu'il y avait présentement environ 130 000 emplois à combler.

À votre avis, que pouvons-nous faire pour nous assurer que l'industrie aérospatiale ait accès aux talents dont elle a besoin, mais dans une perspective beaucoup plus longue? Comment certains des projets actuels d'approvisionnement de matériel de défense aérienne peuvent-ils jouer un rôle à cet égard? Je viens d'apprendre que nous avons débloqué 99 millions de dollars supplémentaires pour les F-35. Participez-vous à l'un de ces projets?

Merci.

[Français]

**M. Guillaume Valois:** En ce qui concerne la pénurie de main-d'œuvre, jusqu'à un certain point, je ne crois pas qu'il s'agisse d'un problème de rétention. C'est vrai que cette industrie, surtout dans le secteur commercial, est cyclique et extrêmement frileuse aux aléas de l'économie. C'est sûr qu'en diversifiant l'écosystème canadien de l'aérospatiale, notamment en se tournant un plus vers la défense, on pourrait parvenir à augmenter sa résilience.

Par ailleurs, le manque de main-d'œuvre ne découle pas tant d'un problème de rétention que de l'âge des travailleurs et des travailleuses. La moyenne d'âge de nos membres du secteur de l'aérospatiale se situe au-delà de 45 ans. Ces gens vont prendre leur retraite dans les années à venir. Or, les écoles qui offrent des formations en aérospatiale, tant au Québec qu'ailleurs au Canada, connaissent un problème de recrutement. Il y a du travail à faire pour essayer d'attirer les jeunes vers ces emplois. Pour y arriver, il faut leur faire comprendre que le gouvernement canadien fournira sa part d'efforts pour sécuriser ces emplois et que, par l'entremise des contrats d'approvisionnement, il assurera la viabilité de certaines activités dans ce secteur en donnant la priorité aux entreprises d'ici pour réaliser le travail.

Je ne sais pas si cela répond correctement à votre question.

[Traduction]

**M. Majid Jowhari:** Merci.

Vous parlez de ce que nous devons faire pour améliorer la résilience de l'industrie aérospatiale et des travailleurs, sachant par ailleurs que certains de nos cycles d'approvisionnement sont en dents de scie, comme mes collègues l'ont souligné.

Quels programmes pensez-vous que le gouvernement fédéral pourrait mettre en œuvre pour inciter les jeunes à venir travailler dans l'aérospatiale? Vous avez dit que nous allons maintenir les CF-18 pendant, probablement, 10 ans de plus, puis que les F-35 prendront la relève. C'est une excellente occasion pour la jeune génération et les nouveaux talents de se joindre à votre industrie.

En tant que gouvernement, comment pouvons-nous vous aider et aider votre industrie?

• (1555)

[Français]

**M. Guillaume Valois:** C'est de cela que je voulais parler, justement. Pour mettre en valeur cette industrie, nous devons être en mesure de vendre les projets et les programmes qu'elle propose, de les présenter aux Canadiens et aux futurs travailleurs comme des emplois d'avenir. Le secteur de l'aérospatiale doit être perçu comme un secteur d'avenir pour les travailleurs.

Présentement, plusieurs entreprises canadiennes participent à la fabrication de composantes qui seront utilisées pour le F-35. Parmi celles-ci, notons Magellan Aerospace, à Kitchener, Héroux Devtek et Pratt & Whitney, toutes deux à Longueuil, Asco Aerospace Canada et Avcorp Industries, en Colombie-Britannique, ainsi que Bell Machines, en Ontario.

Y a-t-il moyen que le gouvernement du Canada fasse la promotion de ce secteur auprès de la population et de la prochaine génération de travailleurs et qu'il fasse valoir que ce secteur offre de bons emplois stables et fiables? Le gouvernement doit s'engager à faire tout ce qu'il faut pour que soit réalisé au Canada l'entretien du F-35 ou du Gripen, peu importe l'appareil qui sera choisi à la fin du pro-

cessus, et pour que l'approvisionnement en composantes nécessaires à la réalisation de la maintenance des appareils se fasse auprès de sous-traitants canadiens et non pas étrangers, autant que possible, tout en respectant ses partenaires commerciaux. Il y a moyen de négocier tout cela. Ce serait une excellente façon d'apporter plus de stabilité à l'écosystème aérospatial canadien.

[Traduction]

**M. Majid Jowhari:** Merci.

**Le président:** Je vous remercie.

Nous passons maintenant à Mme Vignola, pour six minutes.

[Français]

**Mme Julie Vignola (Beauport—Limoulu, BQ):** Merci beaucoup, monsieur le président.

Monsieur Valois, je vous remercie d'être parmi nous aujourd'hui. Nous vous en sommes fort reconnaissants.

Comme vous le savez, le gouvernement du Canada a annoncé, il y a quelques semaines, son intention de négocier avec Lockheed Martin au sujet du F-35.

Que pensez-vous du fait que le choix semble pencher vers le F-35, plutôt que vers l'autre concurrent dans le processus, soit le Gripen?

**M. Guillaume Valois:** Nous éprouvons une certaine réserve quant au choix du F-35. Ce n'est pas qu'il s'agit d'un mauvais choix, mais il semble y avoir une contradiction entre la Politique des retombées industrielles et technologiques que le Canada met en avant et sa participation au Programme d'avions de combat interarmées.

Dans le cadre de la Politique des retombées industrielles et technologiques, le gouvernement exige des compensations sous forme d'avantages industriels et technologiques lorsque l'achat est effectué auprès d'un fournisseur étranger. La société étrangère qui devient un fournisseur pour le Canada doit s'engager à réaliser chez nous une série d'investissements d'une valeur égale au montant de l'achat.

Cependant, quand nous examinons les ententes signées dans le cadre du Programme d'avions de combat interarmées, nous voyons qu'elles permettent aux entreprises canadiennes de concurrencer les entreprises en aérospatiale des autres pays partenaires. En contrepartie, le Canada et tous les autres pays participants doivent renoncer à leurs politiques respectives sur les retombées industrielles s'ils désirent faire l'acquisition d'un F-35. Cela nous donne à penser que le Canada aura de la difficulté à obtenir les garanties que ces contrats d'approvisionnement auront des retombées au pays.

De plus, rien n'empêche que les contrats canadiens que nous aurions obtenus en achetant des F-35 puissent être annulés si une autre entreprise dans un pays partenaire réussit à faire une soumission plus basse qu'une entreprise canadienne.

C'est comme si, avant de signer, on avait oublié de mesurer les répercussions possibles du protocole d'entente de 2006 pour les avions de combat interarmées sur les initiatives d'approvisionnement en défense aérienne du Canada et que le projet avait été évalué strictement sous l'angle des retombées industrielles que pouvait apporter le partenariat à court terme. Voilà où se trouve le principal problème.

**Mme Julie Vignola:** En somme, il n'y a aucune garantie de retombées industrielles et technologies à long terme pour nos entreprises, et les grandes gagnantes seraient les entreprises et l'économie américaines.

Est-ce que j'ai bien compris?

**M. Guillaume Valois:** Effectivement, l'essentiel du problème est que nous n'avons aucune garantie quant aux retombées. Il faut tout négocier à la pièce et c'est un éternel recommencement. Dès qu'un nouveau partenaire s'ajoute au programme de développement du F-35 pour la construction d'appareils, il peut, lui aussi, commencer à négocier à la pièce et essayer de voler des contrats aux autres partenaires. Une dynamique s'est créée à l'intérieur du programme de développement du F-35. Il est extrêmement difficile de concevoir un nouveau programme d'avions et d'assumer tout seul le fardeau financier. C'est pour cette raison que Lockheed Martin et ses autres partenaires industriels ont pris la décision qu'ils ont prise. Par conséquent, cela a été réparti...

• (1600)

**Mme Julie Vignola:** Merci, monsieur Valois. Je vous écouterai nous en parler encore longtemps, parce que cela m'intéresse grandement, mais j'aimerais vous poser une autre question.

Vous venez de dire que tout ce qui a trait à l'entretien et aux pièces favoriserait davantage l'économie américaine que nos entreprises. Quelles conséquences cela pourrait-il avoir sur les machinistes ainsi que les travailleurs et travailleuses du domaine de l'aérospatiale que vous représentez?

**M. Guillaume Valois:** Tantôt, j'ai mentionné brièvement des fournisseurs canadiens pour le F-35. Du jour au lendemain, on pourrait décider de ne pas choisir cet appareil. Même si on le choisissait, on ne pourrait pas garantir un niveau d'activité pour cet appareil, et ce, même si le Canada a participé à hauteur de 710 millions de dollars. On ne peut pas garantir non plus que la maintenance réalisée à Mirabel par les gens de L3Harris ou sur les bases militaires canadiennes se poursuivra.

Au-delà de la question économique et de la préservation des emplois, la question de la sécurité nationale entre aussi en ligne de compte. Quand on n'a pas...

**Mme Julie Vignola:** En somme, le Canada a payé 710 millions de dollars et il y a eu des retombées d'une valeur de 2 milliards de dollars. Cependant, rien n'empêcherait Lockheed Martin de décider de garder pour elle les pièces et l'expertise que nous lui avons fournies et de ne pas renouveler ces ententes à long terme pour construire le reste des F-35. Nous n'avons aucune assurance à cet égard.

Est-ce bien cela?

**M. Guillaume Valois:** Oui.

**Mme Julie Vignola:** D'accord.

**M. Guillaume Valois:** Dans le fond, on applique une règle stricte de libre marché; on adopte l'approche du libéralisme économique. Dans un contexte où son marché intérieur de l'aérospatiale est extrêmement restreint, je ne pense pas que le Canada puisse se permettre de gaspiller quelques contrats qui seront réalisés à l'étranger.

**Mme Julie Vignola:** Dans votre allocution, vous avez présenté un historique. Vous avez brièvement parlé des ententes qui avaient été conclues entre le Canada et les États-Unis. Est-ce que ces ententes sont toujours en vigueur? Est-ce que l'une d'elles pourrait

forcer Lockheed Martin à respecter les PME et l'expertise du Canada et du Québec?

**M. Guillaume Valois:** De ce que je sais, aucune entente ne me vient en tête.

Présentement, il y a un programme dans le cadre duquel le Canada est un partenaire pour le développement du F-35, et ce sont les critères de cette entente qui s'appliquent. Nous sommes des partenaires dans ce programme justement afin de pouvoir bénéficier de retombées, et c'est effectivement le cas. Si le Canada achète l'appareil, nous pourrions également bénéficier de certaines autres retombées, sauf qu'on n'est pas en mesure de le garantir. C'est là que réside toute la nuance...

**Le président:** Merci beaucoup.

[Traduction]

Je m'excuse de vous interrompre, monsieur Valois. Si vous avez envie d'en dire plus en réponse à cette question, je vous en prie, mettez cela par écrit et soumettez le document au greffier. Nous nous chargerons de transmettre votre envoi à tous les membres du Comité.

Je donne maintenant la parole à M. Johns, pour six minutes.

**M. Gord Johns (Courtenay—Alberni, NPD):** Merci beaucoup, monsieur Valois, de votre important témoignage.

Je vais poursuivre le fil des questions de Mme Vignola au sujet des avantages économiques. Je sais que certains élus veulent vraiment parler de ce qui est moins cher et plus rapide, et de la possibilité de faire appel à l'étranger pour développer l'approvisionnement militaire. Pourriez-vous parler de l'importance de miser sur l'approvisionnement national et de s'assurer que...

Pourriez-vous parler des droits de la personne, de la qualité, des nombreux avantages de la fabrication nationale, de l'effet multiplicateur, de l'importance et de la signification de tout cela, et de ce à quoi cela ressemble sur une « piste », si vous voulez l'appeler ainsi...

**Des voix:** Oh, oh!

**M. Gord Johns:** ... puisque nous parlons ici d'aérospatiale.

Si nous n'adoptons pas une approche rigoureuse... Vous avez parlé d'une politique et d'une stratégie aérospatiales pancanadiennes. Pouvez-vous me dire à quoi ressemblera la piste si nous adoptons une approche fondée sur une sécurité toute canadienne, des travaux d'élaboration à la fabrication?

• (1605)

[Français]

**M. Guillaume Valois:** Nous savons tous que la pandémie a créé des ruptures dans les chaînes d'approvisionnement d'à peu près tous les biens qui sont livrés, assemblés et vendus dans le monde. Le secteur aérospatial a écopé, comme les autres secteurs. Bon nombre d'acteurs de divers pays cherchent présentement à rapprocher de leur territoire les chaînes d'approvisionnement de leurs secteurs stratégiques, soit en rapatriant carrément du travail, soit en s'assurant que ce travail est effectué chez un partenaire économique géographiquement proche ou politiquement stable.

Pour la chaîne d'approvisionnement du secteur aérospatial, c'est la même réalité. Des ruptures dans la chaîne d'approvisionnement font que l'on connaît des difficultés dans les chaînes d'assemblage de certains appareils. Dans certains cas, on a dû carrément changer d'approche pour essayer de trouver de nouveaux fournisseurs. Certaines entreprises ont essayé de commencer à travailler sur des projets afin que le travail soit effectué dans leurs propres usines plutôt que par un sous-traitant dans un pays étranger.

En ce qui concerne le secteur de la défense, personnellement, je trouve impensable que l'on confie notre approvisionnement en pièces et la maintenance de notre équipement à un groupe de travailleurs autre que des travailleurs canadiens. Ce faisant, on met la vie de nos militaires entre les mains de travailleurs qui ne se trouvent pas au Canada. J'ai de la difficulté à concevoir que ce soit une option réaliste de décider, pour économiser de l'argent, de faire entretenir nos appareils dans un autre pays où l'on a plus ou moins le contrôle quant aux lois en vigueur.

[Traduction]

**M. Gord Johns:** Je vous suis vraiment reconnaissant de vos observations. En fait, Unifor nous a dit quelque chose de très semblable à propos du secteur de la construction navale. Le fait que nos militaires soient fiers d'utiliser de l'équipement militaire construit ici, au Canada, est en soi très important.

Vous avez abordé la question d'une politique aérospatiale pancanadienne. Pouvez-vous nous parler de l'importance que revêtirait une telle politique et peut-être d'autres pays qui ont élaboré une excellente politique ou stratégie nationale dans ce domaine?

De même — et simplement parce que je vais manquer de temps étant donné qu'il ne me reste que deux minutes —, pouvez-vous aussi parler de l'importance d'élaborer un programme de recyclage des avions?

[Français]

**M. Guillaume Valois:** En ce qui a trait au recyclage des aéronefs, je me dis toujours que, si on est capable de les construire, il faut être capable de les recycler. C'est l'approche que j'ai. Présentement, il y a un mouvement en ce sens.

Un avion commercial a une durée de vie d'environ 25 ans. Cela peut être différent dans le cas des appareils militaires, mais cela varie toujours de 20 à 35 ans. Une fois que ces appareils ne sont plus en service, souvent ils sont entreposés dans un désert ou un endroit sec, où leur qualité se dégradera le moins rapidement possible. Ces appareils sont alors cannibalisés au gré des besoins.

La création d'une filière de recyclage d'aéronefs au Canada permettrait premièrement d'augmenter la résilience de l'industrie. Deuxièmement, en cas de crises comme celle que nous avons connue, il serait possible d'affecter temporairement les travailleurs mis à pied aux activités de recyclage d'aéronefs.

D'autres activités peuvent être combinées au recyclage. De nombreux appareils, avant d'être recyclés par les compagnies aériennes, sont entreposés de manière temporaire. Entre le début de l'entreposage et le moment où l'on décidera si les appareils seront retirés définitivement des airs ou bien transformés par exemple en avions-cargos pour reprendre du service, des activités d'entretien peuvent être réalisées et il s'agit là d'une activité potentiellement lucrative.

C'est quelque chose que nous avons mis en avant dans notre proposition de politique aérospatiale pancanadienne. En effet, nous croyons que cette industrie doit réagir et transformer les biens

qu'elle crée, c'est-à-dire qu'elle doit pouvoir réutiliser ou rediriger vers d'autres activités la matière première dont elle s'est servie pour fabriquer ces avions. De nombreuses pièces, comme les freins d'atterrissage, peuvent être réutilisées dans d'autres types d'appareils sans qu'elles aient besoin de beaucoup de modifications. Il y aurait pour les pièces de revente un marché fiable et rentable, et cela viendrait s'ajouter aux activités de recyclage d'aéronefs. Dans le fond, tout ce qu'il nous manque, c'est l'environnement propice qu'il faut créer pour que cela se réalise.

• (1610)

[Traduction]

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

Nous allons maintenant passer à notre deuxième série de questions et donner la parole à M. Lobb pendant cinq minutes.

**M. Ben Lobb (Huron—Bruce, PCC):** Merci, monsieur le président.

Monsieur Valois, je crois que vous avez mentionné à quelques reprises que vous craignez que, si le contrat des F-35 est signé, il y ait un certain risque qu'une partie ou la totalité des travaux de réparation et d'entretien soient effectués dans un pays autre que le Canada.

Existe-t-il un pays qui a acheté des F-35, qui dispose d'une unité d'entretien en service pour les entretenir, et qui a fait appel à des services d'entretien établis dans un autre pays?

[Français]

**M. Guillaume Valois:** Je ne suis pas sûr de bien comprendre le sens de la question. M'avez-vous demandé s'il y a des pays dans le monde qui ne réalisent pas l'entretien de leurs propres F-35?

[Traduction]

**M. Ben Lobb:** Il s'agit plutôt du fait que le Royaume-Uni dispose d'une équipe de personnes formées comme vous qui sont qualifiées pour entretenir les avions, tout comme les États-Unis et le Canada en possèdent. Je n'ai tout simplement pas entendu parler de pays qui ont une capacité et une aptitude actuelles et où l'entretien serait externalisé. Je ne vois pas cela.

Il ne me semble pas qu'il y ait un risque que ce travail soit effectué ailleurs, mais je me trompe peut-être.

Néanmoins, ma prochaine question concerne l'accélération de la formation. En ce qui concerne les pièces que vous entretiendriez ou fabriqueriez, y a-t-il un échéancier pour la mise en place des services que vos travailleurs assureraient?

[Français]

**M. Guillaume Valois:** Qu'il s'agisse des activités d'entretien du prochain avion de chasse du Canada ou de la fabrication de composants à installer sur ces appareils, nous n'avons aucune objection à ce que ce soit confié à un de nos fournisseurs au Canada, comme L3Harris, s'ils sont prêts à présenter une soumission. Je pense qu'ils sont effectivement prêts à le faire. Les travailleurs de L3Harris que notre association représente font l'entretien des CF-18, alors ils pourraient continuer de réaliser l'entretien des prochains appareils. Cela nous ferait plaisir, mais nous avons peu de contrôle là-dessus. Nous représentons les travailleurs, nous défendons leurs droits sur leurs lieux de travail et nous négocions leurs conventions collectives, mais nous n'avons qu'une influence limitée sur les contrats que ces compagnies négocient avec leurs clients.



[Traduction]

**M. Ben Lobb:** Je voulais parler de la formation de vos membres et de l'arrivée de la prochaine génération de jeunes hommes et de jeunes femmes qui assureront l'entretien et la fabrication. Je suis plus curieux de savoir combien de temps il faudra, selon vous, pour que vos membres soient formés pour entretenir différentes pièces et pour assumer différentes capacités d'entretien. Avez-vous des idées à ce sujet?

Je pose la question parce que dans ma région, il y a une centrale nucléaire, et des personnes sont en train de remplacer une de ses composantes majeures qui n'a besoin d'être remplacée qu'une seule fois pendant la durée de vie utile du réacteur, et au cours des cinq ou six dernières années, d'immenses efforts ont été déployés pour faire venir toutes les personnes qualifiées nécessaires.

• (1615)

[Français]

**M. Guillaume Valois:** Les travailleurs du secteur canadien de l'aérospatiale ont acquis une expertise au fil des ans, de sorte que c'est aujourd'hui un écosystème d'une grande richesse, alors je n'ai aucun problème à imaginer qu'on pourra y trouver un acteur capable de présenter une soumission et de réaliser le travail dans des délais raisonnables.

Le prochain avion de chasse du Canada ne va pas être en service et commencer à voler demain matin. À partir du moment où le choix sera confirmé, on aura toute la latitude nécessaire pour mettre en place les outils et la formation sur les sites où seront réalisées les activités d'entretien et la fabrication de composantes.

C'est un secteur assez riche, diversifié et compétent pour faire le travail, selon moi.

[Traduction]

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

Nous allons maintenant donner la parole à M. Bains pendant cinq minutes.

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

Je remercie M. Valois de s'être joint à nous aujourd'hui.

Bien des années avant d'occuper mon poste actuel, j'étais mécanicien d'aéronefs en Colombie-Britannique. Je connais donc un peu l'industrie et ses points forts en ce qui concerne ses travailleurs, c'est-à-dire les mécaniciens et les machinistes.

Y a-t-il des métiers particuliers dans le secteur de la défense aérienne dans lesquels il est difficile de maintenir le personnel en poste? Dans l'affirmative, quels sont ces métiers?

[Français]

**M. Guillaume Valois:** Je n'ai pas l'information exacte pour répondre à votre question, mais je pourrai vérifier.

[Traduction]

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

Je vais vous poser des questions au sujet de la pandémie et des répercussions de la COVID-19. Comment la pandémie a-t-elle contribué à la perte de moyens de subsistance et nuï aux carrières dans l'industrie aérospatiale? Y a-t-il eu un ralentissement important? Les gens partaient-ils, et ne revenaient-ils pas? L'une ou l'autre de ces répercussions ont-elles été observées?

[Français]

**M. Guillaume Valois:** Il est évident que cette pandémie a eu des répercussions. Tantôt, je mentionnais que la moyenne d'âge de nos membres, dans le secteur aérospatial, se rapprochait plus de l'âge de la retraite que de l'âge de la première embauche, si je peux m'exprimer ainsi. Après avoir traversé la pandémie, beaucoup de travailleurs qui avaient 20 ou 25 ans d'expérience ont été mis à pied. Ils ont tout simplement décidé de jeter l'éponge et de se trouver une autre profession. Il y a eu une perte de confiance.

Ce n'est pas vrai que c'est une industrie en perte de vitesse ou qui est vouée à disparaître. Pour rebâtir cette confiance, le gouvernement canadien a un rôle à jouer en devenant un partenaire de l'écosystème, en valorisant les emplois dans cette industrie et en se faisant l'ambassadeur de l'industrie aérospatiale canadienne dans le monde en misant sur les produits qui sont faits ici.

Par exemple, le Canada va remplacer les CC-150 Polaris, qui servent au transport de troupes et au ravitaillement des chasseurs en vol. Une seule entreprise a été retenue pour participer à l'appel d'offres, soit Airbus, avec son appareil de ravitaillement. Le contrat est d'une valeur de 5 milliards de dollars. Des négociations devront avoir lieu là-dessus. Est-ce que les retombées générées par ce contrat pourraient concrètement appuyer les activités d'Airbus qui sont déjà en cours au Canada, comme le programme de l'A220? Est-ce qu'un A220 amélioré peut devenir le prochain avion qui va transporter les représentants du gouvernement canadien? C'est quelque chose qu'il faudrait probablement discuter avec Airbus.

C'est ce genre de projet et ce genre de vision que le Canada doit mettre en avant pour valoriser ses produits. Ce n'est pas qu'il ne l'a jamais fait ou qu'il ne le fait pas. Par exemple, il y a déjà des appareils Challenger en service au sein de l'Aviation royale canadienne. Toutefois, il y aurait lieu d'en faire plus et de faire mieux en bâtissant notre stratégie autour d'une politique industrielle spécialement adaptée à la réalité de l'industrie aérospatiale. Elle doit comporter un volet sur l'innovation et sur la formation et anticiper les changements technologiques dans l'industrie. On doit adopter une approche visant à améliorer la résilience de l'industrie afin qu'elle soit moins vulnérable aux crises. On doit également amorcer un virage vert au sein de l'industrie.

Il y a beaucoup de bonnes choses qui sont faites au Canada en ce moment, mais elles ne sont pas faites de manière concertée ni articulées autour d'une politique industrielle. C'est tout simple: il faut juste amener plus de coopération dans le secteur en y consacrant une politique qui lui est propre. En ce moment, je trouve que les initiatives destinées à cette industrie sont un peu trop éparpillées.

• (1620)

[Traduction]

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

Nous allons maintenant donner la parole à Mme Vignola pendant deux minutes et demie.

[Français]

**Mme Julie Vignola:** Merci, monsieur le président.

Monsieur Valois, je vais vous poser de courtes questions.

Premièrement, on parlait tout à l'heure de la pénurie de main-d'œuvre et de la formation. À votre connaissance, est-ce que les entreprises qui engagent les machinistes et les travailleuses et travailleuses de l'aérospatiale ont des programmes de formation interne ou des ententes avec des centres de formation professionnelle, collégiale et universitaire pour mettre en place toutes les conditions nécessaires à la prochaine génération de machinistes et de travailleurs et travailleuses?

**M. Guillaume Valois:** Oui. Au Québec, les activités entourant le Comité sectoriel de main-d'œuvre en aérospatiale et l'École des métiers de l'aérospatiale de Montréal, qui partagent les mêmes locaux, sont un exemple assez intéressant où il y a beaucoup de partenariats pour valoriser le secteur. Il y a aussi Aéro Montréal et Aéro Emploi, qui travaillent très activement pour essayer d'attirer la prochaine génération de travailleurs vers les métiers d'avenir dans le secteur aérospatial. Il y a beaucoup de bonnes choses qui sont faites à cet égard.

**Mme Julie Vignola:** Comme vous l'avez souligné tout à l'heure, on voit souvent des avions en attente dans des déserts, et on se demande bien pourquoi ils sont en attente.

La flotte actuelle est en processus de modernisation, non seulement dans le domaine commercial, mais aussi du côté de la défense. Savez-vous ce qui adviendra des anciens appareils?

Est-ce que le recyclage de ces appareils pourrait se faire ici, et particulièrement au Québec, qui est en train de devenir un leader dans le recyclage d'appareils? Avez-vous eu des indications selon lesquelles il y aurait un tel programme ici?

**M. Guillaume Valois:** Au Québec, il y a présentement deux PME qui réalisent des activités de recyclage d'aéronefs. Elles sont établies à l'aéroport de Mirabel. Elles en sont vraiment au début de leurs activités et elles ont besoin d'un soutien. Ce sont les deux seules PME au Canada qui ont toute la certification nécessaire pour réaliser non seulement les activités de recyclage, mais aussi celles de revalorisation et de revente de pièces ou de composantes usagées d'aéronefs. Manifestement, elles auraient besoin d'un coup de pouce pour être capables d'en prendre plus et d'aller chercher de nouveaux clients.

Il y a à peine un an, Airbus a affirmé qu'elle cherchait à trouver de nouveaux partenaires pour augmenter ses activités de recyclage d'aéronefs partout dans le monde. Ne pourrions-nous pas faire de Mirabel un pôle nord-américain pour le recyclage d'aéronefs? On y trouve déjà les deux PME dont j'ai parlé.

[Traduction]

**Le président:** Merci.

[Français]

**Mme Julie Vignola:** Merci, monsieur Valois.

[Traduction]

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Valois.

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

**M. Gord Johns:** Je vous remercie encore une fois.

Je vais en fait continuer de revenir à ce fil conducteur.

Une chose que nous avons remarquée dans le cadre de l'étude que nous menons concerne également l'approvisionnement de la Marine et le manque de démantèlement des navires et de responsa-

bilité en matière de recyclage de nos navires. C'est également le cas pour les avions, en général, et nos avions militaires, en particulier.

Y a-t-il des politiques que le Canada doit élaborer dans les domaines où il y a des lacunes, afin de s'assurer que nous agissons de façon plus responsable en ce qui concerne la gestion de nos avions et que cela contribue à soutenir le nouveau « secteur du recyclage des avions », si vous voulez l'appeler ainsi?

• (1625)

[Français]

**M. Guillaume Valois:** Sur le plan législatif, tout ce qui touche à l'organisation du parc d'aéronefs des compagnies aériennes est géré à l'échelle internationale. Évidemment, le Canada peut jouer un rôle d'ambassadeur auprès des autres pays, les sensibiliser sur le fait que tous doivent assumer leurs responsabilités et imposer une certaine forme de loi à cet égard. Cependant, si on demande aux compagnies aériennes partout dans le monde d'avoir une approche plus responsable dans la gestion de leurs aéronefs en fin de vie utile, il faut leur donner les outils pour qu'elles puissent réaliser ces activités. Il faut avoir préparé le terrain et créé un environnement favorable au recyclage d'aéronefs.

L'Union européenne a lancé de nombreuses initiatives en ce sens, notamment par des partenariats avec son principal constructeur, qui est Airbus, que ce soit en Espagne ou dans certaines régions de la France. Le volume de recyclage d'aéronefs est en augmentation dans cette région du monde. Les activités y sont de plus en plus lucratives. Une dynamique se crée.

Peut-on répéter cela à l'échelle du continent nord-américain et du Canada? Absolument. Il s'agit juste de faire preuve de volonté politique et de démontrer aux compagnies aériennes qu'elles ont intérêt à agir ainsi. Certaines composantes des appareils qui sont en fin de vie utile peuvent être réutilisées et récupérées dans des appareils qui sont encore en service. Des économies sont ainsi réalisables.

On pourrait aussi proposer certaines mesures incitant les compagnies aériennes canadiennes à s'engager davantage dans le recyclage de leurs appareils qui ne sont plus en service et qu'elles retirent de leur parc d'aéronefs.

[Traduction]

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

Nous allons maintenant donner la parole à M. McCauley pendant cinq minutes.

**M. Kelly McCauley (Edmonton-Ouest, PCC):** Je vous remercie de vous être joint à nous.

J'ai juste une brève question à vous poser. Nous accomplissons le travail lié aux CF-18 ici, au Canada. Depuis la signature de l'entente initiale de développement, il y a une vingtaine ou une trentaine d'années, diverses entreprises canadiennes — dont Magellan au Manitoba et d'autres entreprises — se sont vu attribuer environ deux milliards de dollars de travaux liés aux F-35. N'êtes-vous pas convaincu que, compte tenu de la pénurie de main-d'œuvre qualifiée dans le monde entier à l'heure actuelle et de tout le travail lié aux F-18 qui est effectué actuellement, vous recevrez un montant similaire, voire supérieur, pour l'entretien des F-35, même en l'absence d'une politique des retombées industrielles et technologiques coulée dans le béton?

[Français]

**M. Guillaume Valois:** J'ai de la difficulté à faire le lien entre les activités de maintenance, le financement que le Canada pourrait attribuer à ces activités et la pénurie de main-d'œuvre. Je crois que nous avons tous les outils en main pour être capables d'entretenir nos propres aéronefs. J'ai un peu de difficulté à saisir le sens de la question.

[Traduction]

**M. Kelly McCauley:** Ce que je veux dire, c'est que si vous avez tous les outils en main... Je suis convaincu que les Canadiens pourront obtenir des contrats internationaux pour les F-35 sans qu'ils soient coulés dans le béton dans le cadre d'une politique des retombées industrielles et technologiques, comme c'est le cas habituellement.

N'avez-vous pas la même confiance dans le fait que vous serez en mesure de décrocher des contrats, compte tenu des compétences et des aptitudes qui existent au Canada actuellement?

Pourriez-vous répondre rapidement, s'il vous plaît?

[Français]

**M. Guillaume Valois:** Cela revient à ce que je disais tantôt. Pour conserver une masse critique au sein d'un écosystème aérospatial diversifié et dynamique, il faut investir dans ce secteur. Il n'y a pas un État dans le monde qui n'investit pas dans...

[Traduction]

**M. Kelly McCauley:** Je suis désolé, mais je vais vous interrompre maintenant parce que je n'ai pas beaucoup de temps.

Je vais céder le reste de mon temps de parole à M. Paul-Hus.

[Français]

**M. Pierre Paul-Hus:** Merci, monsieur McCauley.

Je remercie le témoin d'être parmi nous.

Monsieur le président, je voudrais présenter la motion dont j'ai déjà donné avis, mais, avant cela, s'il y a consentement du Comité, je suis prêt à laisser tout de suite cinq minutes à un de mes collègues libéraux qui aimerait prendre la parole, à condition que ce soit mon tour après lui.

Si le Comité donne son consentement, cela me fera plaisir, sinon je vais continuer.

• (1630)

[Traduction]

**Le président:** Je suspends nos délibérations pendant un moment.

Nous allons poursuivre la séance après cette intervention, et ainsi nous pourrions entendre M. Valois. Nous entendrions également M. Kusmierczyk, qui aura la parole pendant les cinq prochaines minutes. Ensuite, nous reviendrons à M. Paul-Hus.

Monsieur Valois, nous avons eu un petit problème technique. Les questions seront posées par quelqu'un d'autre pendant les cinq prochaines minutes.

Monsieur Kusmierczyk, vous avez la parole pendant cinq minutes.

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

Je vous remercie, monsieur Valois, de bien vouloir répondre à nos questions.

Normalement, pendant les séances de notre comité, il y a un groupe de témoins qui se partagent le temps de parole et la sellette. Vous avez comparu devant nous en tant qu'unique témoin pendant l'heure complète. Je tiens à vous remercier infiniment de l'avoir fait et d'avoir répondu à toutes ces différentes questions.

Avant de commencer à poser ma série de questions, je mentionne qu'il y a un sujet qui m'a rendu curieux. Vous avez parlé du recyclage des avions. Quel pourcentage d'un avion peut être recyclé? Parle-t-on du recyclage d'un tiers de l'avion? Avez-vous une idée de la proportion d'un avion qui peut réellement être recyclée? Je suis curieux de le savoir.

[Français]

**M. Guillaume Valois:** Aux alentours de 2010, il était possible de recycler une quantité de métaux non ferreux équivalant à 30 % de la masse d'un aéronef. Plusieurs rapports publiés mentionnaient qu'on se rapprochait de 80 % de l'ensemble de ce qu'on pouvait récupérer d'un appareil. C'est extrêmement variable.

Or, les appareils de la nouvelle génération sont fabriqués avec énormément de matériaux composites, qui sont plus difficiles à recycler que l'aluminium. La quantité qu'on peut aller chercher est assez variable. Cela ouvre grand la porte aux activités de recherche-développement afin de trouver des façons de recycler cette matière et de lui donner une seconde vie, d'une part, mais aussi pour voir ce qu'on peut faire d'autre de cette matière et essayer de trouver des débouchés, d'autre part.

[Traduction]

**M. Irek Kusmierczyk:** Je comprends ce que vous dites. Je pense que cela montre qu'il y a beaucoup de déchets qui peuvent être récupérés, et qu'il y a beaucoup d'emplois à décrocher pour les machinistes et les autres travailleurs qualifiés. Je vous remercie de votre réponse.

J'aimerais changer de sujet et vous poser une question que j'ai posée à un témoin au cours d'une réunion précédente. Je vous promets que je ne pose pas cette question parce que je suis assis à côté de l'ancienne présidente du caucus des femmes. Je crois que c'est une question importante à poser dans ce secteur.

Selon une enquête récente menée par l'Association des industries aérospatiales, seuls 24 % des travailleurs de l'aérospatiale sont des femmes. L'Association internationale des femmes de l'aviation a réalisé une enquête semblable, et ce qui a été découvert, c'est que « l'industrie aéronautique n'est pas viable si plus de 50 % de la population ne considère pas qu'il est possible d'avoir une brillante carrière dans l'aviation ».

J'aimerais vous demander comment l'industrie aérospatiale peut aider à recruter et à maintenir en poste un plus grand nombre de femmes au sein de la population active. Comment le Canada peut-il contribuer au processus visant à développer une main-d'œuvre plus diversifiée? Que fait votre organisation pour contribuer à ce processus?

• (1635)

[Français]

**M. Guillaume Valois:** Ma recommandation est relativement simple: il faut valoriser les emplois de ce secteur. Ce serait un vote de confiance à l'égard de l'industrie aérospatiale canadienne. On doit créer des programmes visant à recruter davantage de travailleurs, car nous avons besoin d'une nouvelle génération de travailleurs qui prendra la place de ceux qui partiront à la retraite très bientôt.

Peut-on cibler certains groupes d'âge ou les femmes, par exemple, afin de les attirer vers ces métiers? Je ne crois pas que ces métiers soient impossibles à exercer pour qui que ce soit. C'est une question de volonté. Cette statistique pose effectivement problème. Nous ne pouvons pas nous priver de 50 % de la population. Nous avons besoin d'une relève, peu importe d'où elle vient. C'est important de le dire.

Il y a des emplois dans le secteur de l'aérospatiale, et c'est un secteur d'avenir, à condition qu'on y mette les efforts nécessaires, qu'on se coordonne et qu'on s'investisse afin de valoriser les métiers de l'aérospatiale.

[Traduction]

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

Au nom du Comité, je tiens à vous remercier d'être parmi nous aujourd'hui. Comme l'a indiqué mon collègue, M. Kusmierczyk, nous accueillons normalement d'autres témoins, ce qui permet aux témoins de souffler un peu, mais vous vous en êtes très bien tiré.

Pour tout vous dire, je vous avouerais que j'ai payé mon diplôme de premier cycle en travaillant pour l'entreprise McDonnell Douglas à l'époque où les F-18 ont été lancés à Malton, dans les années 1980, et je connais très bien l'industrie. Je vous remercie pour tout le travail que vous et vos collègues réalisez.

Cela étant dit, monsieur Valois, je vous permets de quitter la séance, et nous allons maintenant revenir à M. Paul-Hus.

[Français]

**M. Pierre Paul-Hus:** Merci, monsieur le président.

J'aimerais présenter ma motion, à laquelle j'ai apporté deux corrections. La première concerne le mot « hélicoptères », qui est une erreur. Cela devrait plutôt être « aéronefs ». Deuxièmement, j'ai changé la date pour que ce soit le 30 juin plutôt que le 13 juin.

Voici la motion telle qu'elle devrait être:

Que, dans le contexte de son étude sur des projets d'approvisionnement en défense aérienne, le Comité oblige la production, par Services publics et Approvisionnement Canada, des documents reliés aux dépenses qui ont été engagées pour régler les problèmes techniques et mécaniques qui affligent les aéronefs CC-295 Martin-pêcheur depuis leur achat; et que ces documents soient déposés devant le Comité au plus tard à midi (HE) le jeudi 30 juin 2022.

Cette motion est en réponse aux problèmes actuels qui découlent du contrat accordé par le gouvernement en 2016 pour les appareils Martin-pêcheur, d'un montant initial de 2,75 milliards de dollars. Finalement, on rencontre des problèmes. On sait qu'il y aura un surplus de 150 millions de dollars et qu'il faudra trois ans avant que les avions puissent être en service.

Des questions se posent. Quels sont les problèmes techniques? Quels sont les coûts associés à ces problèmes techniques?

Ces avions sont fabriqués par Airbus et sont déjà disponibles dans d'autres pays. Je sais que le Canada a demandé une trentaine de modifications, mais c'est flou. C'est pour cette raison que nous avons besoin d'obtenir tous les documents qui expliquent les problèmes techniques et les coûts qui y sont liés.

Je crois que le Comité devrait adopter cette motion, parce qu'il faut savoir où on s'en va. Cela fait partie de notre travail.

[Traduction]

**Le président:** Vous avez la parole, monsieur Housefather.

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

Je vais proposer un amendement, mais avant de le faire, je veux juste comprendre ce qui suit. Avez-vous estimé que M. Paul-Hus peut modifier sa propre motion?

**Le président:** S'il y a consensus au sein du Comité pour que ces changements soient apportés, alors nous pourrions accepter qu'ils soient apportés. Sinon, M. Paul-Hus ne peut pas modifier sa propre motion. Il faudrait qu'un amendement soit adopté pour le faire. J'espère que cela répond à votre question.

• (1640)

**M. Anthony Housefather:** Les changements qu'il a apportés à sa motion ne me posent aucun problème. Je crois donc que nous pourrions approuver ces changements, si tout le monde est d'accord.

Je voulais juste m'assurer que, dans la forme, vous autorisiez ces modifications.

**Le président:** Juste pour clarifier la situation, je regarde dans la salle, afin de m'assurer que tout le monde trouve acceptables les modifications qu'il a apportées. Nous ne modifions pas la motion au moyen d'un amendement. C'est juste...

Je vois qu'il y a consensus. D'accord. Merci.

Nous allons maintenant céder la parole à M. Housefather.

**M. Anthony Housefather:** Merci, monsieur le président.

En fait, selon moi, les renseignements sur les dépenses qui sont demandés sont déjà couverts dans la motion qui a été adoptée par le Comité pour obtenir des documents d'ici le 30 juin. Je ne vois aucune objection à adopter une motion distincte, même si elle n'exige pas que le Comité demande qu'on lui remette des documents relatifs aux dépenses engagées jusqu'à maintenant. Il s'agit d'un exercice fastidieux qui obligerait le ministère à entreprendre de chercher partout les documents liés aux dépenses qui pourraient exister. Ces documents pourraient être des courriels ou n'importe quoi.

Monsieur le président, je proposerais — et je reparlerai de mon amendement un peu après l'avoir proposé — de remplacer les mots qui suivent le mot « Comité » par la mention suivante: « demande que Services publics et Approvisionnement Canada fournisse des rapports de dépenses » reliés aux dépenses qui ont été engagées pour fixer les problèmes techniques et mécaniques qui affligent les aéronefs. J'ajouterais ensuite: « et que ces rapports de dépenses soient déposés » au plus tard à midi « le jeudi 30 juin 2022 ».

Pour que mon amendement soit clair, monsieur le président, je précise encore une fois qu'il s'agirait essentiellement de supprimer les mots « oblige la production des » et de les remplacer par le Comité « demande que Services publics et Approvisionnement Canada fournisse », puis d'insérer les mots « des rapports de dépenses ». Le seul autre changement à apporter consisterait à insérer la mention suivante: « et que ces rapports de dépenses soient déposés ».

Monsieur le président, je précise encore une fois qu'au lieu de chercher des documents, des courriels ou quoi que ce soit d'autre et d'avoir à faire traduire tous ces documents, il s'agirait essentiellement de fournir un rapport de dépenses d'ici le 30 juin.

[Français]

J'en ai déjà discuté avec mes collègues francophones et, manifestement, je crois que nous pouvons arriver à un consensus. Nous avons effectivement besoin de savoir quelles dépenses ont été engagées. Si, après avoir reçu cette information, nous avons d'autres questions, nous pourrions demander autre chose ou demander qu'un témoin vienne nous en parler afin de clarifier la situation.

Si l'exercice demandé consiste à chercher tous les documents en question, je crois que c'est un fardeau un peu trop lourd, car je ne sais pas trop combien de documents cela implique ni où ils se trouvent.

Merci, monsieur le président.

[Traduction]

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

Veuillez être patient envers moi pendant une seconde. Je dois poser une brève question au greffier.

Merci. Je vois que M. McCauley a levé la main. Ensuite, nous donnerons la parole à Mme Vignola.

**M. Kelly McCauley:** Merci, monsieur le président.

J'appuie cet amendement. Je pense que nous devrions essayer d'utiliser la motion pour obtenir le plus d'information possible. Il ne s'agit pas d'un gâchis ordinaire, mais d'un super gâchis... Si quelqu'un se souvient de ce contrat, je précise qu'il s'agit de celui qui était célèbre pour son appel d'offres de 30 000 pages, dont la livraison à exiger la location d'une camionnette. Nous — pas nous, les membres du Comité, mais plutôt le gouvernement du Canada — avons été poursuivis par l'entreprise Leonardo dans le cadre de cet appel d'offres, en raison de pratiques inappropriées.

Leonardo a alors miraculeusement retiré sa plainte en échange d'un contrat de cinq milliards de dollars pour l'entretien des avions, et maintenant, nous découvrons, d'après ce que j'ai compris, qu'il nous faudra attendre jusqu'à 10 ans pour obtenir ces avions.

Est-ce qu'ils utilisent les avions Hercules en ce moment? Premièrement, je ne crois pas que nous avons assez d'avions Hercules, et je ne pense pas qu'ils seront disponibles pour couvrir la côte est pendant 10 ans. Je ne veux pas exagérer, mais il s'agit là d'une véritable crise de l'approvisionnement, et elle n'est pas liée aux libéraux, aux conservateurs ou aux néo-démocrates: c'est un problème vraiment particulier... La construction navale est un gâchis, mais cet approvisionnement est pire qu'un gâchis, compte tenu de toutes les controverses et de tous les autres problèmes qui sont survenus depuis le premier jour de ce contrat. Je pense que nous avons l'obligation envers les forces armées, les pé-

cheurs — de la côte est et de la côte ouest — et les contribuables de vraiment examiner cette question. Je serais presque prêt à dire que nous devrions organiser deux ou trois réunions distinctes à ce sujet.

Si vous lisez leur rapport, vous constaterez qu'ils sont passés de l'idée de voler dès maintenant à celle de voler « peut-être en 2030 ». Il ne s'agit pas d'un retard d'un ou deux ans. L'utilisation des avions est repoussée d'une décennie. Je pense que nous devrions obtenir tous les documents et, à partir de là, voir ce qui cause tous ces problèmes. Il s'agit d'une conception mature. Ce n'est pas comme l'avion T26, où nous partons de zéro. Cet avion est en service dans 15 ou 20 pays différents, et il s'agit d'un contrat important. Il n'y a aucune raison pour que ce projet soit retardé à ce point. Je pense que nous avons un très gros problème sur les bras ici, et nous avons l'obligation envers les Canadiens et nous-mêmes de nous pencher sur la question.

Je comprends la difficulté de réunir toute cette information. Une solution pourrait peut-être être suggérée, et nous pourrions en discuter un peu plus longuement vendredi, mais je crois que c'est un problème que nous devons sérieusement examiner, c'est-à-dire ce qui cause ces immenses retards et ces dépassements de coûts et, à mon avis, le fait que nous soutenons que ces avions ne peuvent pas être rajustés afin de respecter les spécifications.

Quoi qu'il en soit, je vous suis reconnaissant du temps que vous m'accordez, ainsi que de vos réflexions et de vos suggestions concernant la manière dont nous devrions aborder cette question, qu'il s'agisse d'une documentation complète ou de l'audition d'un témoin spécialement chargé du projet. Toutefois, je pense que c'est un vrai gros problème auquel nous devons nous attaquer.

● (1645)

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

Juste pour clarifier la situation, je précise que nous parlons de l'amendement en ce moment.

La prochaine intervenante est Mme Vignola, et elle sera suivie de M. Johns.

[Français]

**Mme Julie Vignola:** Ma question porte sur la motion principale.

Selon ce que je comprends, la crainte concerne la quantité de documents qu'on aurait à produire, selon ce que dit la motion.

Monsieur Paul-Hus, voulez-vous recevoir tous les documents sans exception, y compris les courriels où il serait indiqué si les gens étaient d'accord ou s'ils trouvaient que cela n'avait pas de bon sens? Voulez-vous plutôt les contrats et les documents qui expliquent les dépenses liées au travail réalisé?

Il y a peut-être moyen de resserrer un peu l'entonnoir.

**M. Pierre Paul-Hus:** Merci, madame Vignola.

Je précise que nous parlons actuellement de l'amendement.

Premièrement, les documents demandés ne portent pas sur l'ensemble du contrat, mais vraiment sur les dépenses liées aux problèmes techniques et mécaniques. Je ne parle pas du contrat initial ou de l'ensemble de l'œuvre. Je veux connaître les détails à partir du moment où l'on a rencontré des problèmes. C'est plus circonscrit. Je veux savoir pourquoi le projet est bloqué, quels coûts ces problèmes ont engendrés et pourquoi on en est rendu là actuellement.

La fameuse motion que nous avons votée, la semaine dernière ou la précédente, concerne l'ensemble des projets d'aviation, mais ne touche pas précisément ces éléments.

Nous voulons donc savoir ce qui s'est passé pour que le pays ne soit pas en mesure de se servir de ces 16 avions actuellement. C'est à l'aide de documents que nous le saurons. Nous savons déjà qu'il y a un surplus de 150 millions de dollars, mais nous ne savons rien de plus.

Pourquoi avons-nous ce problème? Comme M. McCauley l'a dit, Airbus produit cet avion pour au moins 15 pays. Pourquoi le projet est-il bloqué au Canada? Cela pose un problème de sécurité publique, pour les activités de recherche et sauvetage de personnes.

La motion concerne simplement ces documents; je ne veux pas tous les documents relatifs au contrat depuis le début.

**Mme Julie Vignola:** Savez-vous à partir de quelle année il y a eu des problèmes?

**M. Pierre Paul-Hus:** L'avion devait être livré en 2020. Nous sommes rendus en 2022. On a tiré prétexte de la COVID-19 pour expliquer la situation, mais les problèmes continuent. D'autres problèmes techniques sont survenus, mais nous n'en savons rien. C'est pour cela que nous voulons en savoir davantage. Nous voulons savoir pourquoi tout cela est bloqué et pourquoi cela va peut-être prendre jusqu'en 2030, donc encore huit autres années. Nous voulons savoir ce qui se passe, tout simplement.

[Traduction]

**Le président:** Merci.

J'ai laissé à M. Paul-Hus le soin de répondre à la question de Mme Vignola, mais pour en revenir au sujet, nous parlons de l'amendement en ce moment.

Avant de vous donner la parole, monsieur Johns, je pense que l'auteur de l'amendement souhaitait savoir s'il pouvait également répondre à cette question.

[Français]

**M. Anthony Housefather:** Merci, monsieur le président.

Si nous demandons les documents, cela veut dire que nous demandons tous les documents liés à chacune des dépenses, qu'il s'agisse de 400 \$, de 4 millions de dollars ou de 10 millions de dollars. Pour ma part, je crois que nous devrions demander tout d'abord de recevoir la liste des dépenses, non pas une liste qui contient seulement les montants finals, mais bien une liste détaillée de toutes les différentes dépenses. Il serait ensuite tout à fait raisonnable de demander les documents associés aux grandes dépenses ou de convoquer un témoin pour nous les expliquer. Autrement, le fait de demander la production de tous les documents signifie que nous voulons tous les documents, y compris les courriels de tout le monde, et chercher toute cette information représenterait un très lourd fardeau. De plus, il faudrait faire traduire tout cela. Cela n'a pas de sens.

La première chose à faire serait d'obtenir une liste des dépenses. Nous pourrions, par la suite, soit faire comparaître un témoin afin de lui poser des questions au sujet de ces dépenses, soit demander et étudier les documents liés précisément aux dépenses élevées.

Honnêtement, je ne sais pas combien de dépenses différentes ont été faites, mais je sais que les documents afférents peuvent être difficiles à obtenir et qu'ils peuvent être très nombreux.

Finalement, j'appuie l'argument de M. McCauley. Nous pourrions en discuter avant vendredi et trouver une solution. Le fait de tenir un vote aujourd'hui afin d'obtenir tous les documents ne ferait qu'imposer un fardeau très lourd.

• (1650)

[Traduction]

**Le président:** Je vous remercie, monsieur Housefather.

Nous passons à M. Johns, et je vois que M. Kusmierczyk et Mme Vignola veulent aussi prendre la parole.

Monsieur Johns, allez-y.

**M. Gord Johns:** Je vous remercie.

C'est toujours drôle d'entendre un néo-démocrate parler de questions financières. Je pense que la production de dizaines de milliers de documents est une tâche très coûteuse. Je veux, moi aussi, obtenir des réponses, et j'appuie le principe. Nous voulons connaître les dépenses.

J'aime votre idée, monsieur McCauley, d'avoir des témoins pour pouvoir leur poser des questions. Nous devons trouver une meilleure solution. Nous voulons savoir ce qui cause ce retard. Nous voulons savoir ce qui se passe. Il y a sans doute une meilleure façon de procéder et nous pouvons y réfléchir d'ici vendredi.

Je suis d'accord. Discutons-en ensemble et trouvons une solution ensemble. Je suis d'accord avec ce que M. Paul-Hus veut faire, cela ne fait aucun doute.

**Le président:** Je vous remercie, monsieur Johns, pour cette piste de réflexion.

Nous passons maintenant à M. Kusmierczyk.

**M. Irek Kusmierczyk:** Je ne veux pas m'éterniser sur ce point. Je pense que l'amendement est raisonnable et pragmatique, et nous permet d'obtenir l'information. Je vais appuyer l'amendement de mon collègue.

Je veux aussi souligner que nous examinons l'approvisionnement en matériel naval et aérien depuis quelques mois, à tout le moins. Je pense que nous devons être conscients du temps que cela nécessite et du fait que le Comité veut procéder à d'autres études. Nous devons aussi examiner d'autres questions.

Je veux que nous soyons conscients du temps et des ressources que le Comité consacre à cette question.

Je vous remercie.

**Le président:** Je vous remercie, monsieur Kusmierczyk.

Nous passons maintenant à Mme Vignola.

[Français]

**Mme Julie Vignola:** J'aimerais faire une proposition à laquelle nous pourrions réfléchir ensemble. À votre avis, serait-il possible de demander qu'on nous fournisse un rapport des dépenses et que, seulement dans le cas des dépenses dépassant un montant donné, on nous fournisse automatiquement tous les documents afférents?

C'est que je n'ai aucun intérêt à analyser une facture de 400 \$ pour l'achat d'un écrou. Cela ne me tente pas. Comme M. McCauley l'a dit tout à l'heure, nous avons eu environ 30 000 pages de documents à lire lors de la dernière session parlementaire. Je peux vous dire que j'ai presque passé au travers de ces documents et que je n'en peux plus. Je veux bien analyser des documents, mais je veux analyser du contenu qui est concret, de manière responsable.

Le rapport peut faire état de ce qu'il est advenu de l'argent provenant des taxes et des impôts des contribuables, dont nous faisons partie aussi. Nous payons des impôts, nous aussi. En tout cas, moi, je paie mes impôts. Je ne sais pas si c'est le cas pour vous, car je ne connais pas les détails de vos finances.

Par ailleurs, il faut que notre travail se fasse de manière efficace, parce que notre travail aussi est une source de dépenses en soi. Il faut donc travailler de manière efficace et aller droit au but.

Nous pourrions parvenir à un compromis responsable. Par exemple, nous pourrions demander tous les documents reliés aux dépenses excédant un certain montant, disons 1 million de dollars, ce qui n'est quand même pas un montant négligeable. Ces documents devraient nous expliquer pourquoi il y a eu une surcharge de 1 million de dollars.

C'est ce que je propose. Si vous voulez que je le fasse sous forme d'amendement, dites-le-moi. Pour l'instant, j'ouvre le débat sur cette proposition.

• (1655)

[Traduction]

**Le président:** Je vous remercie, madame Vignola. Avez-vous terminé?

**Mme Julie Vignola:** J'ai terminé, oui.

**Le président:** Très bien. Je vous remercie.

Avant de passer à la réponse de M. Housefather, je vais céder la parole à M. McCauley. Il pourra ainsi répondre à plus de questions, si c'est le cas.

Je vous remercie.

**M. Kelly McCauley:** Je vous remercie, monsieur le président.

Je vais intervenir sur les commentaires de M. Kusmierczyk.

Je veux parler du fait que nous allons dépenser 200 milliards de dollars pour des navires et des avions. Nous devons plus de... Des représentants d'Irving sont venus témoigner pendant 45 minutes, une entreprise qui recevra 100 milliards de dollars du Canada. Nous devons de toute évidence poursuivre cette étude. Idéalement, nous pourrions l'interrompre pour effectuer d'autres études, comme nous l'avons déjà fait. Je crois qu'à un certain moment, nous menions trois études en même temps. Si je me souviens bien, l'étude sur les prévisions budgétaires s'est échelonnée de façon intermittente sur trois ans. Nous pouvons donc intégrer ce que vous dites, monsieur Kusmierczyk, tout en poursuivant cette étude.

Je me demande si on peut modifier cela. Peut-on se concentrer sur les ordres de modification — les documents concernant les modifications apportées au design, les défaillances structurales, etc. — plutôt que sur les factures pour un écrou de 400 \$. Concentrons-nous sur les ordres de modification, les problèmes de design, de production. Je ne sais pas exactement comment formuler le tout dans la motion d'aujourd'hui, mais cela apaiserait sans doute un peu les inquiétudes au sujet du nombre de pages que nous allons rece-

voir. Je me soucie aussi de l'écrou à 400 \$, mais ce qui m'inquiète davantage, ce sont les problèmes systémiques qui font en sorte que le Canada ne réussit pas à se faire construire et livrer un appareil dont le modèle existe et est éprouvé. Il ne s'agit même pas de mettre en place une industrie aéronautique, car la construction se fait ailleurs.

Je suis ouvert aux suggestions sur la façon de procéder.

**Le président:** Nous passons maintenant à M. Housefather.

**M. Anthony Housefather:** Je vous remercie, monsieur le président.

Je remercie mes collègues de proposer des idées constructives.

Ce que je propose, monsieur le président, parce que je n'ai pas la réponse maintenant, honnêtement, sur la quantité ou les documents qui seraient les plus faciles à produire... Je pense que faire venir un témoin qui connaît le programme, à qui on pourrait poser des questions, qui nous dirait où se trouve le vrai problème, et sans doute demander les documents..., je pense que ce serait une bonne façon de procéder.

Si on décide de procéder ainsi, j'aimerais que le Comité attende à vendredi pour se prononcer, si c'est possible, monsieur le président. On pourrait donc en discuter vendredi et prévoir du temps pour le faire. Je pourrais ainsi, au cours des deux ou trois prochains jours, parler à des collègues au sein du ministère pour savoir quels renseignements on pourrait nous livrer dans ce délai, et quels sont les principaux éléments. Je ne connais pas vraiment les coûts pour l'instant.

Est-ce possible, monsieur le président?

**Le président:** Je vous remercie.

Nous passons à M. Paul-Hus, et ensuite à M. Jowhari.

[Français]

**M. Pierre Paul-Hus:** Merci, monsieur le président.

J'ai une proposition à faire qui, je pense, va régler notre problème. Au lieu de parler des dépenses, j'aimerais qu'on parle des documents qui concernent les changements en cours de route. Si un produit commandé accuse un retard, c'est parce qu'il y a eu des changements demandés. Il faudrait donc voir la liste des documents concernant les changements demandés dans la conception ou la structure de l'appareil, par exemple. Les retards viennent peut-être du fait que le Canada a demandé 30 modifications précises, contrairement à d'autres pays.

Cela ne demande pas la production de milliers de documents. Le bureau chargé du projet a déjà cela en main. Ce que nous voulons savoir, c'est ce qu'il en est et pourquoi il y a des retards. Si ces retards sont causés par des changements demandés, nous voulons savoir quels sont ces changements. Comme mon collègue M. McCauley l'a mentionné, la compagnie produit déjà cet avion pour d'autres pays et ceux-ci ne vivent pas ces problèmes, alors nous voulons savoir pourquoi le Canada en vit.

Nous exigerions donc les documents reliés aux changements demandés dans la structure ou la conception de l'avion, plutôt que ceux sur les dépenses. Nous parlons de dépenses globales, en effet, mais nous voulons surtout savoir ce qui fait qu'on est rendu là, qu'on n'avance pas et qu'on a un problème d'efficacité. C'est cela, la demande.

[Traduction]

**Le président:** Je vous remercie, monsieur Paul-Hus.

Monsieur Jowhari, allez-y.

**M. Majid Jowhari:** Je vous remercie, monsieur le président.

Je crois que ce qu'on tente de faire, c'est d'utiliser un ensemble de données, comme les dépenses, qui concernent ce projet, pour savoir ce qui explique les retards. Si c'est le cas, ce n'est sans doute pas la bonne façon de procéder. Je pense qu'il faut savoir quelles sont les raisons des modifications — c'est-à-dire des retards — et décider ensuite des renseignements à demander.

C'est pourquoi j'appuie l'idée de M. Housefather, et je pense que M. Paul-Hus dit la même chose.

M. Housefather demande qu'on nous donne du temps, soit jusqu'à vendredi. Nous communiquerons avec le ministère pour lui dire précisément que nous tentons de comprendre les retards, pas nécessairement les retards, mais les raisons des retards. Nous allons examiner les raisons de ces retards.

Lorsque nous en connaissons les raisons, il sera facile de demander les documents pertinents à ce sujet, qu'il s'agisse des dépenses, des modifications au design, ou quoi que ce soit d'autre.

Je vous remercie.

• (1700)

**Le président:** Je vous remercie.

Monsieur Paul-Hus, allez-y.

**M. Pierre Paul-Hus:** Pour être clair, je modifie simplement la demande. Nous voulons, au lieu des documents sur les dépenses, ceux qui portent sur les modifications apportées au design, etc. C'est exactement ce que nous voulons obtenir.

On ne parle pas des dépenses, mais bien des raisons. Quelles modifications ont été apportées, quelles demandes ont été faites?

[Français]

**Mme Julie Vignola:** Excusez-moi, mais j'ai perdu l'interprétation pendant que mon collègue M. Paul-Hus parlait en anglais.

**M. Pierre Paul-Hus:** Ce que je disais, finalement, c'est que nous nous rejoignons dans ma proposition. Nous acceptons de ne pas parler des dépenses. Nous ne voulons pas la liste des dépenses, mais nous modifierions la motion pour parler plutôt des changements qui ont été apportés à la conception et à la structure de l'avion et qui sont la cause des retards. Nous disons la même chose. Je ne pense pas que nous ayons besoin d'attendre. Si nous apportons cette modification à la proposition soumise par M. Housefather, nous serons capables de régler le problème aujourd'hui et d'avancer.

[Traduction]

**Le président:** J'ai vu M. Johns en premier, puis M. Housefather.

**M. Gord Johns:** Pourquoi ne demanderions-nous pas d'abord à un représentant du ministère de venir témoigner? Nous pourrions lui poser des questions difficiles et décider ensuite des documents que nous voulons obtenir. Je ne pense pas que nous allons demander des tonnes de documents. Nous pourrions sans doute cibler ceux que nous voulons. Je préférerais que le Comité consacre une partie de son temps à poser des questions difficiles.

C'est un enjeu très important, surtout quand il s'agit de recherche et sauvetage. J'appuie sans réserve les efforts de M. Paul-Hus pour aller au fond des choses et obtenir des réponses, mais je veux m'assurer que nous n'allons pas demander aux fonctionnaires de consacrer des milliers d'heures à la production de documents quand nous pouvons sans doute obtenir l'information en interrogeant un responsable au sein du ministère.

Je pense que c'est vraiment très coûteux pour les contribuables. Je veux m'assurer que nous procédons de façon efficace. Nous pourrions demander les renseignements dont nous avons besoin après avoir posé nos questions. Le ministère devra fournir l'information de toute façon.

**Le président:** Je vous remercie, monsieur Johns.

M. Housefather, puis M. McCauley.

**M. Anthony Housefather:** Je vous remercie, monsieur le président.

Je suis d'accord avec M. Johns. Comme je l'ai mentionné, je pense que nous procédons à l'envers. Selon moi, le plus simple serait de convoquer quelqu'un au ministère pour nous expliquer les principaux ordres de modification. Nous pourrions ensuite demander les renseignements voulus pour savoir à quoi étaient attribuables les coûts. Pour l'instant, je ne suis assurément pas prêt à donner mon aval à une motion qui va au-delà des dépenses déjà convenues dans la motion précédente. Je ne pense pas qu'il soit nécessairement déraisonnable de demander certains documents, mais je pense que nous devons mieux comprendre le tout. Je n'ai pas assez d'information aujourd'hui pour préciser la demande ou savoir sur quels documents elle porterait.

Je demande donc de remettre cela à vendredi pour pouvoir en discuter, ou encore d'inviter un responsable du ministère à venir témoigner. Cela me convient, mais je ne suis pas d'accord avec l'idée de parler seulement des ordres de modification et d'en convenir aujourd'hui parce que je ne sais pas de quoi il s'agit.

• (1705)

**Le président:** Je vous remercie, monsieur Housefather.

Monsieur McCauley, allez-y.

**M. Kelly McCauley:** Je comprends votre point de vue, monsieur Johns. Je crains seulement qu'en faisant venir des représentants du ministère, leur réponse soit qu'ils ne peuvent pas répondre à la question, comme cela s'est déjà vu. Ces trois ministères ont témoigné devant différents comités. Je crains simplement que nous n'obtenions pas de réponse. Nous n'avons pas obtenu beaucoup de réponses jusqu'à maintenant à nos questions sur les F-35 ou les navires. Nous avons reçu beaucoup de pseudo-réponses. Je crains que nous ne fassions perdre un temps précieux et déjà limité au Comité. Quelqu'un de SPAC viendra témoigner — je ne veux pas être celui qui est cynique, et je suis sarcastique ici —, mais je crains que tout ce qu'on entende soit des pseudo-réponses ou encore qu'il dise qu'il ne peut pas en parler, que les négociations sont en cours, que c'est secret.

Je comprends que c'est frustrant.

**Une voix:** Je veux vraiment faire cela.

**M. Kelly McCauley:** Comment pouvons-nous procéder? Je sais que c'est beaucoup de travail, mais nous ne pouvons pas nous contenter de fermer les yeux sur cela.



**Une voix:** Nous pouvons entendre d'abord ce qu'ils ont à dire. Non. Nous devrions leur demander de venir témoigner.

**Le président:** Je vous remercie, monsieur McCauley.

Nous passons d'abord à M. Lobb et ensuite à M. Paul-Hus.

**M. Ben Lobb:** Je trouve que M. Housefather a un bon point et que M. Jones a aussi un bon point. Je suis d'accord pour procéder d'une façon ou d'une autre, soit les documents en premier, ou des représentants du ministère en premier. Au sujet de ce que M. McCauley a dit, je ne sais pas ce que les membres du Comité en pensent, mais si je me remémore les fois où j'ai posé des questions précises sur la défense aérienne aux représentants de SPAC ou des forces aériennes, ou sur les Javelins, etc., soit ils ne voulaient pas répondre, soit ils répondaient que c'était un enjeu opérationnel. Lorsque je leur ai demandé si on en expédiait en Ukraine, on m'a répondu que c'était un enjeu opérationnel.

J'ai lu hier dans le *Globe and Mail* le témoignage d'un soldat ukrainien qui disait que les Carl-Gustafs leur permettaient de faire exploser des chars d'assaut russes de tous bords tous côtés. Je ne pouvais pas obtenir de réponse au Comité, mais je l'ai appris dans le *Globe and Mail*.

À mon point de vue, les enjeux sont différents quand on parle d'aéronefs à voilure fixe et d'armement. Le fait est, pour revenir à ce que disait M. McCauley, que peu importe qui gouverne, que ce soit les libéraux, les conservateurs, les néo-démocrates, ou les bloquistes s'ils trouvent une façon d'arriver au gouvernement...

**Des voix:** Oh, oh!

**M. Ben Lobb:** Ce serait un vrai tour de force.

Le fait est que nous devons obtenir de meilleures réponses. C'est frustrant. Il n'y a pas de politiaillerie sur des questions de ce genre. Tout ce qu'on veut, c'est obtenir des réponses. C'est une belle initiative, peu importe la façon de procéder. Nous allons tester ce qu'ils sont prêts à nous dire.

**Le président:** Je vous remercie, monsieur Lobb.

Monsieur Paul-Hus, allez-y.

[Français]

**M. Pierre Paul-Hus:** Merci, monsieur le président.

Après la conversation que nous venons d'avoir, je crois que l'objectif est clair. Cette demande répond à un besoin très important, surtout pour les partis de l'opposition. Comme M. Lobb vient de le mentionner, depuis que nous sommes ici, on ne fait que rire de nous et nous n'arrivons pas à grand-chose. C'est pourquoi nous devons déposer des motions contraignantes comme celle-ci. À vrai dire,

mon objectif n'est pas de demander aux fonctionnaires de produire des milliers de pages de documents. Ce que nous voulons, c'est connaître la vérité dans ce dossier et comprendre plus clairement où les choses s'en vont, dans ce cas précis comme dans plusieurs autres.

Je suis ouvert à l'idée qu'on suspende le débat sur cette motion. Nous allons en discuter de nouveau entre nous, en vue de trouver des amendements à la motion pour la rendre efficace. Je ne veux pas que le Comité reçoive un témoin et que celui-ci, en fin de compte, ne nous dise rien de plus pendant 45 minutes. Nous voulons vraiment obtenir des réponses dans ce dossier.

Je suis donc prêt à ce que le Comité suspende le débat et le reprenne plus tard, lorsque nous aurons trouvé une façon différente de procéder pour obtenir cette information.

**La greffière du Comité (Mme Miriam Burke):** Voulez-vous proposer une motion d'ajournement du débat?

**M. Pierre Paul-Hus:** Je propose que le débat sur la motion soit suspendu et que nous le reprenions lorsque, après discussion entre les partis, nous aurons des amendements à proposer.

[Traduction]

**Le président:** Je vous remercie.

S'il n'y a pas de conditions, nous allons voter immédiatement.

Je regarde les gens dans la salle. Devons-nous avoir un vote par appel nominal?

**Une voix:** On suspend le débat.

**Le président:** Nous allons suspendre le débat? D'accord.

Je vous remercie tous.

Nous allons suspendre le débat et obtenir plus d'information, espérons-le. J'entends que les membres du Comité vont en discuter. Encore une fois, n'attendons pas à la dernière minute pour le faire. Parlons-en pour régler la question.

Nous avons un amendement qui a été présenté. Nous allons devoir nous en occuper d'abord, l'approuver, le rejeter ou y apporter des changements.

Cela étant dit, je vous remercie tous de votre présence aujourd'hui. J'aimerais aussi remercier les interprètes. Je m'excuse de ne pas avoir activé mon micro au début. Je comprends. Je tiens aussi à remercier les techniciens pour tout leur travail, de même que notre analyste et notre greffier.

Sur ce, 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>