



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

Comité permanent des comptes publics

PACP • NUMÉRO 042 • 1^{re} SESSION • 41^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le jeudi 3 mai 2012

Président

M. David Christopherson

Comité permanent des comptes publics

Le jeudi 3 mai 2012

•(0845)

[Traduction]

Le président (M. David Christopherson (Hamilton-Centre, NPD)): La 42^e séance du Comité permanent des comptes publics est ouverte.

M. Alexander, qui est secrétaire parlementaire du ministre de la Défense nationale, est de nouveau parmi nous aujourd'hui. Bienvenue.

Monsieur, Hawn, bienvenue encore une fois.

Je souligne aussi la présence de M. John McKay, mon ancien collègue du Comité de la défense nationale, qui est le porte-parole en matière de défense nationale du Parti libéral. Bienvenue, monsieur.

Nous accueillons également l'honorable Bob Rae, chef intérimaire du Parti libéral. Bienvenue, monsieur Rae.

Cela dit, chers collègues, nous tenons aujourd'hui une séance de deux heures. Au cours de la première heure, nous entendrons le directeur parlementaire du budget. Au cours de la deuxième heure, nous reprendrons nos discussions avec les sous-ministres.

Avez-vous des questions, des commentaires ou des préoccupations au sujet de l'ordre du jour?

Très bien, alors nous allons commencer.

Monsieur Page, bienvenue. Je vous demande de nous présenter les gens qui vous accompagnent et de faire votre déclaration préliminaire. Nous passerons ensuite aux questions.

Chers collègues, je veux vous rappeler que puisque nous n'avons qu'une heure à notre disposition, nous ne pourrions pas faire les choses comme d'habitude. Je vous laisse le soin de décider si nous utilisons notre temps le plus possible; je ne sais pas si des députés ont d'autres idées sur la façon de procéder. Néanmoins, nous allons commencer comme nous le faisons habituellement. Lorsque nous n'aurons plus de temps, ce sera terminé, et nous passerons à la deuxième heure de notre séance.

D'accord? Très bien.

Monsieur Page, vous avez maintenant la parole.

M. Kevin Page (directeur parlementaire du budget, Bibliothèque du Parlement): Merci, monsieur le président.

Je vous présente mes collègues: Peter Weltman, l'un des principaux auteurs de notre travail sur les F-35; Tolga Yalkin, analyste principal, et également l'un des auteurs principaux de notre travail sur les F-35; Sahir Kahn, directeur parlementaire adjoint du budget pour l'analyse des dépenses et des revenus; et Mostafa Askari, directeur parlementaire adjoint du budget pour l'analyse économique et financière.

Bonjour monsieur le président, messieurs les vice-présidents, mesdames et messieurs les membres du comité.

[Français]

Je vous remercie de nous avoir invités, mes collègues et moi, à venir vous parler aujourd'hui.

Je vous ai remis une présentation qui reprend mes observations liminaires. Je serai heureux de discuter de la présentation de façon plus poussée.

De façon générale, il y a trois points que je voudrais faire ressortir. Je tenterai d'être le plus concis possible. Tous ces points concernent le DPB, l'information qui lui a été communiquée ou celle qu'il a fournie au sujet de l'acquisition proposée des chasseurs F-35.

•(0850)

[Traduction]

Tout d'abord, au cours des dernières semaines, il semble y avoir eu une certaine confusion au sujet de l'estimation que le DPB a communiquée au Parlement en mars 2011, car on ne sait pas au juste s'il a tenu compte ou non des coûts d'exploitation. Je suis ici pour confirmer de nouveau que l'estimation du DPB a tenu compte de ces coûts.

Lorsque le DPB présente les coûts d'exploitation et de soutien dans son rapport, il reprend les termes employés dans le guide d'établissement des coûts du ministère de la Défense nationale, deuxième édition, 2006. À la page 2 du deuxième chapitre de ce guide, on lit ce qui suit:

Englobent les frais de personnel au titre de l'activation des réserves, des heures supplémentaires du personnel civil et des autres agents embauchés pour fournir le service; les rations, le logement, le service temporaire, les déplacements et le transport; les frais de fonctionnement et de maintenance variables et les coûts variables échelonnés de l'équipement; les frais de fonctionnement des installations et des matières consommées. Peuvent aussi englober les immobilisations achetées par le ministère pour fournir le service.

Cette définition des « coûts d'exploitation » concorde avec celle des *Cost Analysis Guidance Procedures* du département américain de la Défense publiées en décembre 1992. En outre, la prise en compte des coûts d'exploitation dans l'estimation du coût du cycle de vie est conforme à la politique du Conseil du Trésor. Il est donc difficile de comprendre comment il a pu y avoir confusion au sujet de la prise en compte ou non des coûts d'exploitation dans l'estimation.

[Français]

Deuxièmement, au cours des dernières semaines, il est devenu clair que le ministère de la Défense nationale avait communiqué au DPB des chiffres qui ne comprenaient pas tous les coûts d'exploitation. Le DPB a cru que le MDN lui avait fourni tous les coûts du cycle de vie, comme le prévoyait la motion du Comité permanent des finances de la Chambre des communes remontant au 1^{er} novembre 2010. Cette motion exigeait ce qui suit:

[...] Tous les documents détaillant les coûts d'acquisition et les coûts du cycle de vie, ainsi que les besoins opérationnels dans le cadre du programme des F-35 et des programmes précédents (CF-18) [...]

[Traduction]

En mars 2011, le DPB a communiqué au Parlement une estimation indépendante du coût du cycle de vie du F-35A et il a comparé à sa propre estimation les chiffres fournis par le MDN par suite de la motion.

Après la publication du rapport du DPB, le MDN a comparé sur son site Web, côte à côte, son montant de 5,7 milliards de dollars et celui du DPB, soit 14 milliards de dollars, désignant les deux comme les coûts d'exploitation et de soutien. Alors que l'estimation des coûts proposée par le DPB était complète à cet égard, il est devenu évident depuis que les chiffres rendus publics par le gouvernement n'englobaient pas tous les éléments des coûts du cycle de vie comme l'exigeait la motion adoptée en mars 2010 par le Comité des finances de la Chambre des communes.

Troisièmement, on peut maintenant remarquer que les chiffres qui figurent dans le rapport du vérificateur général, dont le ministre et le sous-ministre de la Défense nationale ont confirmé l'exactitude, placent les coûts du cycle de vie présentés par le ministère dans le même ordre de grandeur que l'estimation du DPB. En outre, les chiffres du MDN et l'estimation du DPB correspondent à ceux qu'on trouve dans un document du département américain de la Défense publié le mois dernier, le *Selected Acquisition Report* de décembre 2011.

Nous vous remercions encore une fois de nous avoir donné l'occasion de prendre la parole devant vous aujourd'hui. Nous sommes prêts à répondre à vos questions.

Le président: Merci, monsieur Page.

Chers collègues, nous passons maintenant aux interventions selon l'ordre prescrit.

Monsieur Saxton, vous avez la parole.

M. Andrew Saxton (North Vancouver, PCC): Merci, monsieur le président.

Je remercie M. Page et ses collègues de leur présence aujourd'hui.

J'aimerais tout d'abord que vous nous décriviez le modèle de prévision des coûts que vous avez utilisé dans le premier rapport sur l'avion, et que vous nous disiez quelles en sont les limites.

M. Kevin Page: Je vous remercie de la question, monsieur.

Le modèle que nous avons utilisé, qui est décrit de façon assez détaillée — le modèle et les hypothèses —, repose sur le rapport entre les coûts et les estimations. Nous extrapolons les coûts associés aux chasseurs sur la base de tendances historiques.

Nous avons fondé nos prévisions sur les tendances historiques des 30 dernières années des coûts associés aux chasseurs, indexés, au kilogramme, pour faire l'estimation des coûts d'acquisition. Nous avons ensuite établi les coûts de maintien en service sur la base de l'estimation des coûts d'acquisition, selon les estimations historiques pour différentes catégories de coûts.

Ce modèle comporte des avantages et des limites. Tout d'abord, monsieur, lorsque nous examinons ces modèles descendants, nous les considérons comme des contrôles de vraisemblance sur les coûts. Nous étions donc ravis de voir aujourd'hui — ou avant aujourd'hui, lorsque nous avons vu les estimations relatives au coût total du cycle de vie que le ministère de la Défense nationale a publiées — que nos chiffres sur le coût total du cycle de vie sont à peu près les mêmes.

Encore une fois, on utilise des données de haut niveau et on extrapole en utilisant des hypothèses générales. On présume que l'histoire se répétera. En ce sens, le modèle comporte toujours des limites.

Oui, je pense que ce type de modèle devrait toujours être complété par un modèle ascendant beaucoup plus détaillé, pour une plus grande confiance. À cet égard, nous espérons collaborer avec le nouveau secrétariat; ou il peut mener une partie de ce travail lui-même. Je pense que cela contribuerait beaucoup au débat qui a lieu au Parlement.

• (0855)

M. Andrew Saxton: Merci.

Y a-t-il un autre nom pour le modèle de prévision des coûts que vous avez utilisé? Le modèle paramétrique?

M. Kevin Page: Nous utilisons des paramètres. Encore une fois nous créons un indice fondé sur les tendances historiques de ces coûts. Des paramètres que nous examinons portent sur le rendement, la conception et le poids. Oui, monsieur, veuillez m'excuser; nous utilisons des paramètres.

M. Andrew Saxton: Votre réponse est oui, ou...

M. Kevin Page: Ma réponse est oui. Veuillez m'excuser, monsieur.

M. Andrew Saxton: Vous répondez par l'affirmative. Merci.

Or, il est généralement admis et reconnu que ce type de modèle de prévision des coûts convient aux stades initiaux de développement de projet. Voici donc ma question, monsieur Page: pourquoi avez-vous choisi ce type de modèle puisque l'avion était déjà construit et qu'il avait déjà pris son envol?

M. Kevin Page: C'est une très bonne question, monsieur.

Lorsque nous avons lancé le projet en 2010, nous avons consulté différents intervenants afin de déterminer les choix de modèles qui s'offraient à nous. Nous avons aussi examiné l'évolution de cet avion de combat du début des années 1990 à aujourd'hui. Nous avons envisagé des modèles ascendants qui reposent sur des paramètres plus détaillés, et qui évaluent littéralement chaque élément de coût — le moteur, la cellule, les dispositifs de furtivité, et ainsi de suite —, de même que des modèles reposant sur le rapport entre les coûts et les estimations.

Dans les deux cas, nous avons même investi dans des modèles exclusifs. La principale raison de notre choix, monsieur, c'est que l'histoire semblait se répéter. Des dépassements de coûts importants étaient prévus. Même si nous faisons notre travail, ils représentaient 60 p. 100 à l'étape de recherche et développement. En ce sens, nous avons jugé que l'histoire se répétait et qu'une estimation circonstancielle des coûts était appropriée.

En réponse à l'excellente question que vous avez posée en premier, je vous rappelle qu'il s'agit de modèles circonstanciels qui doivent être complétés par des modèles ascendants plus détaillés de la Défense nationale et d'autres fonctionnaires.

M. Andrew Saxton: Il s'agit donc d'un modèle circonstanciel qui repose sur des hypothèses, et la qualité de l'information qui en découle dépend de la qualité des renseignements servant aux calculs, n'est-ce pas?

M. Kevin Page: Je pense que c'est bien dit. J'ajouterais, monsieur, que ces types de modèles... Tout le monde s'en sert. Nous n'avons eu aucun mal à en trouver au Royaume-Uni et aux États-Unis. Leur utilisation est répandue. Les Selected Acquisition Reports dont nous nous servons actuellement présentent une estimation du coût d'exploitation et de soutien. Ils s'inspirent d'un modèle de rapport entre les coûts et les estimations paramétriques. Ces modèles sont donc largement utilisés, et ils comportent des limites.

M. Andrew Saxton: Bien. Sur le plan technique, pourriez-vous nous expliquer en quoi votre modèle de prévisions des coûts diffère de celui de la Défense nationale?

M. Kevin Page: En fait, je vais laisser M. Sahir Khan répondre à la question. Merci.

M. Sahir Khan (directeur parlementaire adjoint du budget, Analyse des dépenses et des revenus, Bureau du directeur parlementaire du budget, Bibliothèque du Parlement): Après l'adoption de la motion du Comité des finances, monsieur, nous avons formulé plusieurs demandes de renseignements additionnels, que nous avons affichées sur notre site Web.

M. Andrew Saxton: Pouvez-vous expliquer la différence entre votre modèle et celui de la Défense nationale?

M. Sahir Khan: À vrai dire, monsieur, on ne nous a pas donné de précisions à ce sujet. La Défense nationale nous a répondu avoir utilisé l'information fournie par le bureau de projet.

M. Andrew Saxton: Vous ne savez donc pas quelle est la différence entre vos modèles respectifs?

M. Sahir Khan: On ne nous a pas demandé... Le Parlement ne nous a pas demandé d'évaluer le modèle de la Défense nationale, monsieur.

M. Andrew Saxton: Or, je vous demande aujourd'hui d'expliquer la différence entre votre modèle de prévision des coûts et celui de la Défense nationale.

M. Sahir Khan: Nous ne connaissons pas son modèle.

M. Andrew Saxton: Vous ne le connaissez pas. Je vois. Très bien.

Monsieur Page, avez-vous inclus le carburant, les salaires et d'autres coûts d'exploitation dans votre rapport?

M. Kevin Page: Monsieur, lorsque nous avons... Nous utilisons les définitions courantes des coûts d'exploitation et de soutien lorsque nous collaborons avec des titulaires dans ce genre de projets. Nous nous servons des définitions américaines, qui correspondent bien aux nôtres, comme nous l'avons souligné dans notre exposé.

M. Andrew Saxton: Avez-vous tenu compte du carburant?

M. Kevin Page: Oui.

Le président: Non, monsieur Saxton...

M. Andrew Saxton: Pourriez-vous s'il vous plaît nous fournir les renseignements de base?

Le président: Silence, s'il vous plaît.

Monsieur Saxton, vous ne commencez pas du bon pied. Vous insistez même si je vous ai rappelé à l'ordre. Si un intervenant continue de parler une fois le temps écoulé, je vais l'écouter, mais vous êtes intervenu après la période qui vous était allouée.

Je ne retire pas la question. Vos collègues pourront la reprendre plus tard, mais votre temps est écoulé.

Mme Joyce Bateman (Winnipeg-Centre-Sud, PCC): J'invoque le Règlement, monsieur le président.

Le président: Oui, madame Bateman.

Mme Joyce Bateman: Serait-il convenable que le témoin nous donne les renseignements que M. Page a demandés puisque tous les membres du comité et les visiteurs du Parlement qui assistent à la séance pourraient en profiter, selon moi?

Le président: Il serait surtout convenable que tout le monde respecte les règles afin que nous puissions tenir des audiences équitables pour tous.

J'ai permis à M. Saxton... Lorsque le temps est écoulé, je permets généralement à l'intervenant de terminer son commentaire. Or, le témoin s'est tu peu après la fin du temps alloué. Le temps de parole de M. Saxton était donc écoulé lorsque celui-ci a posé sa question. Vous avez peut-être remarqué que je l'ai laissé faire un instant, mais nous nous sommes retrouvés dans la situation actuelle. C'est ce qui arrive lorsque je manque de fermeté.

Je pense que la demande d'information est valable, mais j'aimerais qu'un des membres du gouvernement la réitère très rapidement; ça ne prendra qu'un instant. M. Page répondra et, pour ma part, je pourrai continuer d'essayer de traiter tous les membres de façon équitable.

● (0900)

Mme Joyce Bateman: Monsieur le président, je serai heureuse d'utiliser une partie de mon temps pour le faire. Je vous remercie de cette précision.

Le président: Je vous en prie. Merci.

S'il n'y a pas d'autre intervention, je vais laisser la parole à M. Ravignat et à Mme Blanchette-Lamothe. Voulez-vous partager votre temps? Non?

Bien. Monsieur Ravignat, la parole est à vous.

M. Mathieu Ravignat (Pontiac, NPD): Monsieur Page, je pense que les Canadiens s'inquiètent avec raison. Le directeur parlementaire du budget et le vérificateur général se contredisent. Le gouvernement admet à contrecoeur que quelque chose a peut-être mal tourné, mais les sous-ministres affirment le contraire et soutiennent qu'ils ont fait leur devoir et qu'il n'y a aucun problème. C'est à la lumière de cette série de messages contradictoires que je vous pose les questions suivantes.

Pour commencer, pourriez-vous simplement me dire quelle est la durée utile des CF-18, vous qui avez étudié le passé des avions de combat?

M. Kevin Page: La vie utile des CF-18 a commencé au début des années 1980 et n'est pas terminée, monsieur.

M. Mathieu Ravignat: Elle est donc d'environ 40 ans. Bien.

Vous avez donc raison de supposer que les coûts de maintien en service devront être assumés pendant 30 ans, d'après la durée utile des CF-18.

M. Kevin Page: Il est raisonnable d'estimer à 30 ans la durée utile des aéronefs selon les renseignements tirés du Selected Acquisition Report, les travaux de la Défense nationale et l'observation des avions en général, tout simplement.

M. Mathieu Ravignat: Dans ce cas, pour quelle raison la Défense nationale se baserait-elle sur une estimation de 20 ans?

M. Kevin Page: Vous feriez mieux d'adresser cette question à la Défense nationale elle-même, monsieur. Pour notre part, nous sommes très à l'aise avec notre estimation de 30 ans.

M. Mathieu Ravignat: Vous avez visiblement eu du mal à obtenir des renseignements du ministère. À votre avis, pourrait-il avoir présenté une sous-estimation abusive de 20 ans de telle sorte que le programme semble moins cher que prévu?

M. Kevin Page: Oui, je pense que nous... Le vérificateur général nous a révélé à quoi les chiffres pourraient ressembler sur 20 ans — et tout ce qui entre en ligne de compte. Des gens comme nous n'ont aucun mal à passer de 20 à 30 ans, ou même à 36 ans. Nous pourrions facilement le faire. Il est donc possible d'estimer la durée utile des aéronefs à 20 ans seulement.

M. Mathieu Ravignat: Les coûts seront naturellement inférieurs si le cycle de vie est plus court.

M. Kevin Page: Il est possible de donner l'impression que les coûts sont inférieurs sur une période de 20 ans, mais nous n'aurions encore une fois aucun mal à extrapoler ces chiffres afin d'avoir une idée des coûts sur une période de 30 ans.

M. Mathieu Ravignat: Avez-vous réussi à obtenir des précisions de la Défense nationale à propos de la différence entre son budget initial de 15 milliards de dollars et ce qui semble être son budget caché de 25 milliards de dollars?

M. Kevin Page: Depuis que le vérificateur général a déposé son rapport, nous avons effectué un suivi très limité auprès des représentants de la Défense nationale. Nous avons surtout confirmé ce que nous avons inclus dans les coûts d'exploitation et de soutien. Nous ne nous en sommes pas pris à leurs chiffres, qui se trouvent tous sur le site Web du ministère. Par ailleurs, nous avons également affiché toute la correspondance à ce sujet sur notre site Web.

M. Mathieu Ravignat: La Défense nationale a-t-elle refusé de donner suite à certaines de vos demandes?

M. Kevin Page: La première demande remonte à la fin de l'automne 2010, alors que le Comité des finances de la Chambre a réclamé à la Défense nationale les coûts du cycle de vie complet des aéronefs. Nous avons appris dans le rapport du vérificateur général que nous avions reçu des renseignements incomplets à propos de ce que nous appelons le soutien, ou plutôt les coûts d'exploitation et de soutien.

M. Mathieu Ravignat: Pourquoi avez-vous reçu des renseignements incomplets en réponse à votre demande d'information additionnelle?

M. Kevin Page: Nous l'ignorons, monsieur. Tout ce que nous savons, c'est ce que vous avez appris lors du témoignage des sous-ministres.

M. Mathieu Ravignat: De façon générale, peut-on affirmer que la Défense nationale a peu collaboré avec votre bureau?

• (0905)

M. Kevin Page: En ce qui a trait à la demande d'information initiale, je dirais que nous avons reçu une partie de l'information, mais pas toute.

M. Mathieu Ravignat: Pourriez-vous nous dire précisément quels autres renseignements vous aviez demandés?

M. Kevin Page: Eh bien, nous n'avons certainement pas reçu toute l'information à propos des coûts d'exploitation et de soutien. De plus, je vous rappelle que nous avons reçu la réponse moins d'une semaine avant le dépôt de notre rapport.

M. Sahir Khan: J'aimerais ajouter que deux semaines avant le dépôt du rapport, nous avons demandé des précisions à la Défense nationale sur les renseignements incomplets. L'exploitation et le

soutien constituaient d'ailleurs le premier élément de notre liste. Nous voulions obtenir des précisions à ce sujet.

Le président: Il ne reste du temps que pour un commentaire bref.

M. Kevin Page: Puis-je ajouter une chose, monsieur? Nous avons également demandé des renseignements sur la méthodologie de la Défense nationale, mais nous n'avons rien reçu à cet égard.

Le président: Merci. J'apprécie votre collaboration.

Monsieur Hawn, la parole est à vous.

L'hon. Laurie Hawn (Edmonton-Centre, PCC): Merci, monsieur le président. J'ignorais que c'était déjà mon tour, mais je vous en remercie infiniment.

Je tiens à remercier M. Page et ses collègues d'être avec nous.

J'aimerais revenir sur la question qu'on a tenté de vous poser tout à l'heure sur le coût du carburant et des salaires, et sur les autres coûts d'exploitation. Pourriez-vous présenter au comité la méthodologie et les renseignements complets ayant servi à votre rapport, y compris la correspondance avec vos consultants, entre autres?

M. Kevin Page: Il s'agit une grande quantité de renseignements. Le rapport explique peut-être la méthode utilisée pour estimer les coûts d'exploitation, mais j'en ignore la page. Comme je l'ai dit, nous avons choisi un modèle « descendant ». Nous avons utilisé une définition courante des coûts d'exploitation et de soutien, et avons tenu compte des 30 dernières années avant de projeter ces coûts dans l'avenir.

L'hon. Laurie Hawn: Pourriez-vous faire parvenir tous ces renseignements au comité?

M. Kevin Page: Tout à fait. C'est l'objet du rapport, mais si vous voulez plus de renseignements sur nos prévisions — il s'agit de détails techniques, comme notre méthode d'extrapolation —, nous serons ravis de vous les faire parvenir.

L'hon. Laurie Hawn: Nous aimerions également obtenir la correspondance avec les consultants qui vous ont fourni de l'information — est-ce possible?

M. Kevin Page: Bien sûr, monsieur.

L'hon. Laurie Hawn: Bien. Merci.

Vous avez fait référence au guide d'établissement des coûts de la Défense nationale. Pourriez-vous préciser si les coûts d'exploitation englobent les frais touchant le personnel, l'activation de la réserve, les heures supplémentaires du personnel civil, et ainsi de suite? D'autres éléments sont mentionnés. S'agit-il du coût total, ou si l'aile delta du nouvel appareil s'ajoute aux dépenses actuelles — comme les salariés actuels?

M. Kevin Page: Oui, monsieur. Nous nous sommes intéressés au coût total, car nous ne connaissons pas vraiment les détails de la planification budgétaire. Nous n'avons pas d'autre choix que d'évaluer le coût dans sa totalité.

L'hon. Laurie Hawn: Par ailleurs, si vous dirigiez une entreprise, que vous deviez remplacer un appareil essentiel, et que vous étiez en train de prévoir les coûts de remplacement, d'exploitation, et ainsi de suite, seriez-vous intéressé par l'aile delta — la surexploitation des appareils actuels par opposition à leur remplacement? En fait, les employés qui s'occupent déjà de l'ancien modèle pourraient exploiter le nouveau, entre autres. Ne serait-il pas logique de nous intéresser davantage à l'aile delta? L'infrastructure en place pour les anciens appareils pourra servir aux nouveaux. Rien ne change.

M. Kevin Page: On nous a demandé d'estimer les coûts du cycle de vie de l'appareil, monsieur, mais les deux solutions m'intéresseraient, même à titre d'ancien agent de la fiscalité.

L'hon. Laurie Hawn: Par ailleurs, vous dites que la Défense nationale a basé ses calculs sur un cycle de vie de 20 ans. Selon mon expérience, ce ministère a toujours utilisé 20 ans. C'était le cas à l'époque des CF-18, de même que dans tous les programmes aériens d'envergure dont j'ai eu vent.

Je crois connaître la raison. Puis-je vous demander si nous savons combien il coûterait d'exploiter les CF-18 pendant 40 ans? Je crois que nous l'ignorons, parce que nous ne sommes pas encore rendus là. Mais plus la date approche, plus la réponse se précise.

Pour ce qui est de la prévision des coûts d'exploitation des F-35 pour les 20, 30 ou 40 prochaines années, savons-nous quel sera le prix du carburant à ce moment?

M. Kevin Page: C'est une question très pertinente. Au-delà de 20 ans, il faut composer éventuellement avec d'autres facteurs aléatoires? À vrai dire, nous ignorons quel sera le prix du carburant dans 20 ans, mais je répète que nous avons pour pratique courante d'examiner le cycle de vie que nous estimons probable.

L'hon. Laurie Hawn: Je comprends cela fort bien, mais d'après mon expérience, le MDN utilise un cycle de vie de 20 ans parce que... Mais ça demeure une estimation. On a voulu détourner l'attention, mais, dans une certaine mesure, plus c'est court, plus la marge d'erreur est faible.

Selon moi cependant, on ne veut pas dissimuler quoi que ce soit. C'est simplement qu'on n'a aucune certitude au-delà de 20 ans, et cette certitude est même restreinte en deçà de 20 ans, en raison de tous les facteurs aléatoires: le prix du carburant et la nature des missions de l'appareil. À l'achat des F-18, nous ignorions que l'appareil serait déployé notamment au Kosovo, au Koweït ou en Libye. Il y a tellement d'impondérables. J'estime donc... Je ne conteste pas l'exactitude de vos chiffres, mais peut-on dire qu'ils sont pertinents?

● (0910)

M. Sahir Khan: Vous me permettez de vous signaler que nous essayons surtout d'aborder notre rapport et notre méthodologie. Nous prenons bonne note de votre observation. D'autres approches sont peut-être envisageables. Nous avons utilisé le cycle de vie de 30 ans précisément parce que c'est celui du département de la Défense des États-Unis et celui dont on s'est servi pour le F-18.

D'autre part, si vous tenez compte de la durée de vie estimée par Lockheed Martin — soit 8 000 heures divisées par le nombre moyen d'heures de vol —, vous arrivez également à 30 ans. Bien des aspects de la méthodologie... Pour revenir à la question très pertinente de M. Saxton, nous avons consulté bien des experts, des pairs examinateurs notamment: la Commission des finances du Congrès, l'Université Queen's et l'Institut des politiques stratégiques de l'Australie. On nous a précisé quelle était la tendance à ce chapitre.

Le Selected Acquisition Report du département de la Défense des États-Unis repose sur les définitions les plus usuelles, qui sont reprises dans les directives sur l'analyse des coûts. C'est en gros ce que nous faisons. Nous essayons dans toute la mesure du possible de respecter les pratiques courantes en matière d'acquisition, en l'occurrence celles du département de la Défense des États-Unis, puisque c'est ce pays qui fabrique l'appareil.

L'hon. Laurie Hawn: Très bien.

Le président: Votre temps de parole est écoulé, monsieur Hawn. Je suis désolé. Merci beaucoup.

Madame Blanchette-Lamothe, vous avez la parole.

[Français]

Mme Lysane Blanchette-Lamothe (Pierrefonds—Dollard, NPD): Merci.

J'aimerais revenir sur ce que M. Khan vient de dire.

Sauf erreur, vous considérez qu'une estimation des coûts sur 30 ans est ce qui se rapproche le plus des pratiques habituelles dans ce domaine.

M. Sahir Khan: Pouvez-vous répéter la question, s'il vous plaît?

Mme Lysane Blanchette-Lamothe: Vous étiez en train de terminer une phrase et il ne nous restait plus beaucoup de temps.

J'aimerais que vous me disiez si l'estimation des coûts sur 30 ans est ce qui se rapproche le plus de la pratique habituelle dans ce domaine.

M. Sahir Khan: Comme méthodologie utilisée, nous avons appliqué les pratiques habituelles d'approvisionnement en produits militaires qui ont cours aux États-Unis. Leur département de la Défense se base sur une période de 30 ans, ce qui correspond à la durée de vie du F-18. On se base sur la durée de vie de ces appareils estimée par le manufacturier, qui est de 8 000 heures de vol. Ce nombre est ensuite divisé par la moyenne annuelle d'heures d'utilisation. Ainsi, c'est à la suite de plusieurs mesures qu'on a fixé à 30 ans la durée de vie naturelle et habituelle de cet avion, dans l'industrie.

Mme Lysane Blanchette-Lamothe: J'aimerais revenir sur l'information partielle que vous avez obtenue et sur celle que vous aviez demandée, mais que vous n'avez pas obtenue.

En quoi le fait de disposer de toutes les informations que vous aviez demandées vous aurait-il été utile? Est-ce que ça vous aurait permis d'obtenir des calculs plus cohérents?

M. Sahir Khan: La demande du Comité permanent des finances était assez précise. Il s'agissait du coût fondé sur le cycle de vie. C'est important parce que dans le guide du ministère de la Défense nationale, il y a des définitions du coût fondé sur le cycle de vie. Le fait de recevoir de l'information partielle rend les choses plus difficiles.

Au cours de notre analyse, nous croyions que l'information qui nous avait été fournie et qui avait aussi été remise au comité représentait le coût complet. On a découvert plus tard, après la parution du rapport du vérificateur général, que le coût soumis au Cabinet n'était pas le même. On peut maintenant voir à combien se chiffrent ces deux montants et constater qu'ils sont grosso modo assez semblables.

Mme Lysane Blanchette-Lamothe: M. Page a dit un peu plus tôt qu'il avait demandé des informations sur la méthodologie, mais qu'il ne les avait pas reçues. Qu'est-ce que ces informations vous auraient permis de faire?

M. Sahir Khan: Elles nous auraient permis de faire une meilleure comparaison entre les deux et entre les autres estimations faites par d'autres institutions internationales. Cette étude sur les estimations manque de précision. Alors, les coûts complets sont très importants pour déterminer si les coûts sont vraiment raisonnables. Dans ce cas-ci, il est essentiel de connaître ces chiffres.

En connaissant les coûts complets, on peut déterminer si notre estimation est assez proche de celle du gouvernement, qui est fournie au Cabinet. De plus, ils se rapprochent des estimations du département de la Défense des États-Unis.

Mme Lysane Blanchette-Lamothe: Y a-t-il une différence entre les coûts d'exploitation des CF-18 et ce qu'on projette pour les F-35?

• (0915)

M. Sahir Khan: Oui. Dans le Selected Acquisition Report du département de la Défense des États-Unis, on dit que c'est assez important. C'est à la diapositive 7 du document que nous avons fourni aux membres du comité. Le département de la Défense dit que les coûts liés à l'exploitation des F-35 et à la main-d'oeuvre nécessaire sont plus élevés que les coûts liés aux avions qu'ils remplacent. C'est la traduction du texte anglais qu'on retrouve à la page 84 de ce rapport publié il y a quatre ou cinq semaines. On explique que le F-35 coûte 31 000 \$ l'heure comparativement à 22 000 \$ l'heure pour le F-16.

Mme Lysane Blanchette-Lamothe: Aux personnes comme moi qui ne connaissent pas tellement ce domaine, diriez-vous que ce coût est considérablement différent?

M. Sahir Khan: C'est une différence importante. L'hypothèse originale était que cet avion coûterait à peu près la même chose que l'avion qu'il remplacerait. Le département de la Défense américain a conclu que cet avion coûte assez cher comparativement à l'avion qu'il remplace. Cet avion a plus de capacités, mais du point de vue financier, il coûte 10 000 \$ de plus l'heure.

Mme Lysane Blanchette-Lamothe: Selon vous, est-ce que...

[Traduction]

Le président: Je m'excuse mais votre temps de parole est écoulé.

Je cède maintenant la parole à M. Kramp.

M. Daryl Kramp (Prince Edward—Hastings, PCC): Merci, monsieur le président.

Je souhaite la bienvenue à nos invités. Vous nous aiderez à tirer les choses au clair, de sorte que le Parlement et le gouvernement apprennent à faire les choses correctement. Il se produit parfois des erreurs d'évaluation dans un domaine donné, mais nous pouvons ainsi corriger le tir.

Comme vous le savez fort bien, nous sommes vraiment heureux que votre rapport ait été publié à temps, c'est-à-dire avant que nous ayons engagé les dépenses pour faire l'acquisition de l'appareil. Nous avons donc encore le temps de trancher. Ce processus ne nous cause aucun problème. J'estime que l'étude que nous effectuons sera bénéfique.

Nous savons fort bien les avantages considérables que nous avons déjà tirés de ce projet. Je veux vous faire valoir l'envers de la médaille, en comparant les dépenses aux retombées.

Ne croyez-vous pas que nous avons obtenu des retombées industrielles non négligeables?

M. Kevin Page: Nous avons certes lu des rapports en ce sens sur le Programme de retombées industrielles. Cependant, nous estimons que cette question ne correspond pas au mandat de notre rapport. C'est pourquoi nous ne l'avons pas abordée.

M. Daryl Kramp: Très bien. J'estime cependant qu'il est important d'aborder cet aspect. Le vérificateur général en traite dans son rapport que, bien sûr, vous connaissez que trop bien et dans lequel on vante le Programme de retombées industrielles.

Adhère-t-elle à l'évaluation du vérificateur général ou celle-ci vous pose-t-elle problème?

M. Kevin Page: Nous ne pouvons formuler de commentaires sur ce point. Je suis convaincu que les représentants d'Industrie Canada sont beaucoup mieux en mesure de le faire.

M. Daryl Kramp: Je vois. Cependant, j'estime qu'il est très important d'examiner non seulement les coûts — cela ne fait aucun doute —, mais également les retombées dans notre analyse. C'est pourquoi il serait raisonnable, selon moi, de s'attendre à ce que votre service...

Ne croyez-vous pas qu'on puisse raisonnablement s'attendre à ce que le Canada obtienne d'importantes retombées à long terme, étant donné que nous avons la cinquième industrie aérospatiale au monde et la troisième parmi nos pays alliés?

M. Kevin Page: On peut raisonnablement s'y attendre, mais je vous répète que cette question ne correspond pas au mandat de notre rapport.

M. Daryl Kramp: Très bien. Vous n'avez donc pas eu l'occasion de consulter nos partenaires industriels au Canada?

M. Kevin Page: En fait, nous avons lu les rapports sur ces retombées éventuelles et nous avons estimé qu'on comparerait ultérieurement ces retombées par rapport aux coûts du cycle de vie, question que nous avons d'ailleurs abordée dans le document que nous vous avons remis. Notre travail consistait à examiner une partie de cette équation. Nous aurions pu comparer les avantages par rapport aux coûts et remettre cette comparaison au Parlement, mais nous avons mis l'accent uniquement sur une partie de l'équation. Si je dois m'en excuser, eh bien je le fais à l'instant même.

M. Daryl Kramp: Vous n'avez pas besoin de vous excuser. Nous essayons seulement d'obtenir des précisions. Dans toute entreprise, y compris la nôtre qui consiste à diriger le pays, il faut composer avec des dépenses et des revenus. Loin de moi l'idée d'insinuer qu'on exagère aujourd'hui les retombées industrielles du projet d'acquisition et qu'il nous permettra de faire de l'argent. Je crois comprendre cependant que le Parlement avait prévu quelque 700 millions de dollars pour l'étape du développement et que nous avons déjà engagé environ 300 millions de dollars, alors que les retombées industrielles sont supérieures à 435 millions de dollars.

On peut donc parler d'un franc succès, et c'est particulièrement imputable au dynamisme de notre industrie aérospatiale, un des moteurs de notre économie. Nous en sommes très fiers. Bien sûr qu'il faudrait tenir bien compte des retombées, surtout lorsque nous examinons le coût d'achat et les retombées de l'ensemble du programme — et pas uniquement celles de notre projet d'acquisition.

Vous pouvez voir où je veux en venir. Les Forces aériennes des États-Unis ont commandé 2 400 de ces appareils, ce qui peut entraîner des retombées importantes au Canada.

Le coût est très important. Je le comprends fort bien, mais j'insiste pour vous faire valoir que... Je ne propose pas que vous fassiez une autre étude, mais j'estime qu'il faut bien tenir compte des retombées. Il faut donner aux Canadiens un tableau complet de la situation. Cependant, lorsque nous le ferons, votre bureau commencera à évaluer les retombées régionales dans l'ensemble du pays.

Nous pouvons demander des précisions aux représentants de l'industrie, qui nous les transmettront. Pour des raisons de sécurité, nous ne pouvons même pas dévoiler le nom de certaines des entreprises en cause. Je pense que nous pouvons tous comprendre cela. Néanmoins, vous avez, en raison de votre cote de sécurité, le privilège de savoir le nom de ces entreprises et de pouvoir examiner le tout. L'avez-vous fait?

• (0920)

M. Kevin Page: Nous n'en avons jamais eu l'intention. Nous avons fait clairement ressortir, dans le rapport publié en 2010, que cet aspect ne relevait pas de notre mandat, même si nous avons souligné son importance capitale.

M. Daryl Kramp: Très bien. Merci infiniment.

Le président: Merci, monsieur Kramp.

Nous entendrons maintenant M. McKay. À vous la parole, monsieur.

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

Je remercie également M. Page et ses collègues des précisions qu'ils nous donnent sur tous ces chiffres.

Le MDN, le VG et le DPB s'entendent sur les principaux chiffres. Il reste à déterminer si l'écart de 10 milliards de dollars a été signalé aux Canadiens et, le cas non échéant, pourquoi le gouvernement ne l'a-t-il pas fait.

Pour que nous soyons tous au même diapason, je voudrais ajouter que vous avez visé juste en affirmant que le guide d'établissement des coûts s'inspire de ce qui a été établi par les autorités canadiennes et américaines, l'Université Queen's et le Pentagone. Toutes les parties ont convenu des modalités de l'analyse des coûts. On ne s'en écartera pas beaucoup.

Compte tenu que nous achetons l'appareil et que nous n'en déterminons pas le prix, comment expliquez-vous l'écart entre le prix de 75 à 85 millions de dollars estimé par M. Fonberg cette semaine — c'est plutôt 85 millions, je pense — et celui figurant dans le selected acquisition report du 31 décembre 2011, soit 137 millions de dollars? Il y a un écart entre 85 millions et 137 millions. Même compte tenu du fait que nous achetons le modèle moins cher, comment expliquez-vous cet écart?

Ma deuxième question porte sur un point qui a déjà été soulevé: le coût d'exploitation du F-35, qui semble beaucoup plus élevé que celui pour le F-18. Si j'ai bien compris, le coût d'exploitation du F-18 totalise de 18 000 à 20 000 \$ l'heure, alors que celui du F-35 atteint 32 \$ l'heure. Se peut-il que nous puissions acheter l'appareil sans avoir les moyens de nous en servir? Le gouvernement semble toujours convaincu qu'il ne paiera que 9 milliards de dollars.

Je voudrais qu'on m'explique comment le coût est passé de 85 à 120 millions de dollars et à 137 millions de dollars, et qu'on m'explique l'écart entre les coûts pour le F-18 et ceux pour le F-35.

M. Kevin Page: Merci.

À mon avis, le coût d'acquisition est une question complexe, et de nombreuses définitions sont différentes. Malheureusement, il y a parfois des aspects qui ne sauraient être comparés.

Je le répète, les chiffres du MDN portent sur le coût unitaire de sortie d'usine. C'est à la sortie d'usine que le prix est le plus bas. Il varie de 70 à moins de 85 millions de dollars, d'après le selected acquisition report.

Le prix de 138 millions de dollars l'unité que vous évoquez fait plutôt référence à ce que nous appelons le coût d'achat moyen qui est beaucoup plus définitif. Voici une comparaison pour vous aider à comprendre: si je dis à ma femme que je veux acheter une bicyclette BMW flambant neuve dont le prix de base est de 15 000 \$ alors que le prix final s'établira plutôt à 20 000 \$, je pense que cela créera un petit problème.

Dans l'esprit de vos questions, il est donc important de nous en tenir à une définition commune. Si le coût unitaire d'achat moyen semble être le critère retenu aux États-Unis, il y aurait donc avantage à s'en tenir à celui-ci pour la suite des choses, ce qui ne nous pose pas problème. Mais il y a, avant tout, des aspects qui ne sauraient être comparés.

Vous avez également évoqué l'écart en ce qui concerne le coût d'exploitation de l'appareil, à la lumière du dernier Selected Acquisition Report. Dans le rapport, on signale que le coût horaire d'exploitation et de soutien du F-35 est plus élevé, d'où l'importance, selon moi, de tenir compte de l'ensemble de ces coûts pendant toute la durée du cycle de vie. Cependant, les modèles paramétriques utilisés par le bureau du projet pour fournir ces estimations donnent des coûts supérieurs.

M. Khan pourrait peut-être apporter de brèves précisions.

• (0925)

M. Sahir Khan: J'ajouterai que, si vous divisez par 65 le coût total d'acquisition, vous arrivez à 138 millions de dollars par appareil, ce à quoi a fait allusion M. Hawn. On risque de s'y perdre en citant uniquement le coût unitaire de sortie d'usine, soit 75 millions de dollars. Le service du Pentagone responsable des acquisitions a publié un rapport vraiment judicieux expliquant l'importance d'utiliser le coût d'achat total.

Si vous vous en tenez au dernier selected acquisition report, vous obtenez un coût total de 137 millions de dollars pour cet appareil. Il y a une légère réduction pour le modèle A, de 10 ou de 12 p. 100 selon les experts.

Comme vous pouvez le remarquer à la page 84 du selected acquisition report, il y a un écart entre le F-35 et le F-18, selon les estimations actuelles. Il faudra en tenir compte sur le plan budgétaire.

L'hon. John McKay: Par conséquent, lorsque M. Fonberg...

Le président: Je m'excuse, monsieur McKay, mais votre temps de parole est écoulé.

L'hon. John McKay: Le temps passe si vite.

Le président: Surtout lorsqu'on s'amuse autant.

Monsieur Aspin, c'est à vous la parole.

M. Jay Aspin (Nipissing—Timiskaming, PCC): Merci, monsieur le président.

Je partagerai mon temps de parole avec Mme Bateman. Je voudrais poser deux brèves questions.

Tout d'abord, je vous souhaite la bienvenue.

Monsieur Page, vous avez signalé que, selon votre modèle, le coût unitaire s'établit à 148 millions. Est-ce exact?

M. Kevin Page: C'est exact. Nous avons donné un coût estimatif moyen pendant la période de livraison. Nous avons également donné le coût total pour l'ensemble du programme. Selon nous, le coût moyen de maintien en service totalisait 148 millions de dollars, alors que le coût unitaire de sortie d'usine était de 128 millions de dollars.

M. Jay Aspin: Merci.

Pourquoi avez-vous décidé arbitrairement d'utiliser un modèle conventionnel qui ne tient pas compte du fait que le projet a un rejaillissement international et met à contribution de 8 à 10 partenaires?

M. Sahir Khan: Nous avons abondamment consulté des spécialistes ayant travaillé au projet du F-22 Raptor — des responsables du Pentagone à la retraite, du GAO et de la Rand Corporation. Ces spécialistes connaissent très bien les diverses générations d'avions de combat. Nous avons collaboré avec les spécialistes du Royaume-Uni, notamment parce qu'ils conseillaient le Bureau de vérification nationale et le ministère de la Défense du Royaume-Uni sur bien des programmes d'avions de combat. Ce qui est intéressant, ce sont les points en commun dégagés.

M. Jay Aspin: Vous convenez donc avoir utilisé un modèle conventionnel alors que le projet est unique en son genre.

M. Sahir Khan: En fait, les renseignements que nous avons obtenus sur les tendances portaient sur l'étape du développement, comme l'a signalé M. Page: bien des spécialistes nous ont indiqué que ce projet n'était pas aussi unique en son genre qu'on pourrait le penser. Nous avons comparé différentes générations d'appareils. Cependant, les capacités des aéronefs évoluent à chaque génération, comme le prouve la longue histoire de l'aviation... Les appareils sont plus gros et plus lourds, et leur capacité s'accroît sans cesse. Cependant, si vous examinez notre tableau logarithmique sur l'évolution des appareils, vous remarquerez que, d'une génération à l'autre, il y a des caractéristiques qui changent très peu.

M. Jay Aspin: Parfait. Mon temps de parole est en restreint, je m'excuse de vous interrompre.

Il y a un deuxième aspect qui m'étonne. C'est la raison pour laquelle vous utilisez le cycle de vie de 30 ans des États-Unis, monsieur Page, alors que vous êtes le directeur parlementaire du budget du Canada. Pourquoi?

• (0930)

M. Kevin Page: Nous achetons cet appareil aux Américains. Je pense que le vérificateur général a signalé qu'il serait préférable de tenir compte d'un cycle de vie de 36 ans. Nous avons pensé qu'un cycle de vie de 30 ans était pertinent. C'est celui utilisé ailleurs.

M. Jay Aspin: Pourquoi avez-vous utilisé un seul modèle et non pas plusieurs?

M. Kevin Page: Je le répète, nous aurions préféré en utiliser plusieurs. Nous avons commencé à envisager deux modèles différents.

Près de la moitié de mon équipe est assise à cette table. Nous croyons qu'il est important que le MDN emploie plusieurs modèles. Nous nous sommes servi de modèles perfectionnés qui mesurent la vraisemblance et nous sommes parvenus à des résultats très semblables.

M. Jay Aspin: Très bien. C'est parfait, monsieur Page. Je comprends...

M. Sahir Khan: Le résultat final a tout de même son importance. Au bout du compte, même s'il y a des différences entre le modèle du selected acquisition report, celui du MDN et le nôtre, il est intéressant de remarquer que le résultat est analogue lorsqu'on utilise un cycle de vie de 30 ans. C'est passablement important.

Avant de choisir un modèle, vous vérifiez son degré de vraisemblance. Des pairs, dont nos homologues à la Commission des finances du Congrès, ont examiné...

M. Jay Aspin: C'est parfait. Je voudrais céder le temps de parole qu'il me reste à Mme Bateman.

Merci.

Le président: Madame Bateman, vous avez la parole.

[Français]

Mme Joyce Bateman: Je vous remercie.

J'ai quatre petites questions à poser.

[Traduction]

Le président: Il vous reste une minute.

[Français]

Mme Joyce Bateman: Très bien, merci.

Premièrement, je vous remercie d'avoir apporté cette clarification et d'avoir mentionné ces chiffres. C'est absolument nécessaire pour tous les membres du comité.

Ma question s'adresse à M. Page.

[Traduction]

En répondant à M. Ravignat, vous avez indiqué que plus le cycle de vie est court, plus les coûts sont bas. Je ne vous demande pas de me répondre sur-le-champ, mais nous devons examiner le contexte de vos réponses. Vous souhaitez peut-être préciser ou, au besoin, corriger vos propos à cet égard. Quant à moi, plus le cycle de vie est prolongé, plus les coûts sont bas.

Lorsque vous avez rédigé votre rapport, vous avez examiné le protocole d'entente que le Canada a signé. Pouvez-vous nous dire si le Canada devra assumer l'augmentation des coûts à l'étape du développement?

M. Kevin Page: Non, ces coûts sont exclus.

Mme Joyce Bateman: Non? Très bien, ils sont exclus. En vertu du protocole d'entente, les pays membres paieront-ils un prix inférieur à celui exigé des pays non membres?

M. Kevin Page: Oui, je pense que nous...

Le président: Monsieur Page, je vous prie de répondre brièvement car nous manquons de temps.

M. Kevin Page: Oui.

Le président: On ne saurait être plus bref.

Merci, madame Bateman.

Nous passons maintenant à M. Allen.

M. Malcolm Allen (Welland, NPD): Merci, monsieur le président.

Je remercie également nos invités de leur présence parmi nous.

Monsieur Kahn, vous nous avez indiqué pourquoi nous tenons compte des chiffres américains plutôt que des chiffres canadiens. Donnez-nous un peu plus de précisions. Expliquez-nous votre choix et dites-nous comment et pourquoi nous arrivons au même résultat en fin de compte.

M. Sahir Khan: On a beaucoup fait état des retards et des dépassements de coûts. Un des avantages, c'est que nous disposons maintenant de points de comparaison utiles. Selon nous, les parlementaires devraient au moins considérer que les chiffres émanant du selected acquisition report et des rapports du Government Accountability Office des États-Unis servent de point de départ pour nous donner une estimation des coûts d'acquisition, des coûts d'exploitation et de soutien, et des coûts de maintien en service pendant la durée du cycle de vie.

Ce sont des points de référence pertinents. Lorsque nous avons rédigé notre rapport il y a un an, nous ne disposions d'aucune estimation indépendante sur les coûts d'acquisition du F-35A et les coûts de maintien en service, dont les frais d'exploitation constituent le principal élément. Aujourd'hui, nous disposons des chiffres du selected acquisition report et de ceux fournis par l'unité responsable de l'évaluation des coûts du département de la Défense des États-Unis. Vous obtenez le coût unitaire d'achat moyen. C'est un aspect important parce que c'est sur ce coût qu'on se fonde aux États-Unis pour accorder les budgets et non sur le coût unitaire récurrent de sortie d'usine.

Dans le selected acquisition report, vous constaterez que les mêmes chiffres sont utilisés par le département de la Défense lorsqu'il présente sa demande budgétaire.

M. Malcolm Allen: Dans l'éventualité où nous allons acheter cet appareil, nous ferons affaire avec le gouvernement américain et non avec Lockheed Martin, le prix sera le même que celui payé par les Américains pour ce modèle, aux termes du protocole d'entente.

Est-il juste de présumer qu'il y aura un écart de 5 p. 100 entre nos coûts d'exploitation et ceux payés par les États-Unis?

• (0935)

M. Sahir Khan: À ce moment-ci, cela relève de la spéculation. Sachez par contre qu'on a estimé cet écart à l'aide de modèles paramétriques en ce qui concerne le coût d'exploitation et de soutien par heure de vol pour le F-35. À la page 84 du rapport, vous constaterez la différence entre le F-35A et les autres modèles. Nous vous avons fourni un tableau montrant ce calcul pour vous donner une idée de cet écart.

Revenons à votre première question sur l'utilité de se servir de ces points de référence pour établir la vraisemblance. À mon avis, la vraisemblance vaut pour le modèle paramétrique et son utilisation.

Plus il y a de points de convergence, plus la planification sera pertinente, à tout le moins du point de vue parlementaire. Vous aurez ainsi un peu plus confiance pour les étapes à venir.

Une mise en garde s'impose toutefois: ce ne sont que des estimations. Pour répondre à votre première question, c'est intéressant lorsqu'il y a des points de convergence. C'est pourquoi nous estimons que le dernier rapport publié par le département de la

Défense des États-Unis il y a à peine cinq semaines est très utile à cet égard.

M. Kevin Page: Si vous me le permettez, je voudrais brièvement faire l'éloge du ministère de la Défense nationale: les chiffres qu'il a présentés au Cabinet sur les frais d'exploitation et de soutien pendant le cycle de vie complet se comparaient beaucoup à ceux figurant dans le dernier selected acquisition report.

Cela nous rassure beaucoup au Bureau du directeur parlementaire du budget.

M. Malcolm Allen: En passant, je suis d'accord avec vous: le montant de 25,1 milliards demandé au Cabinet équivaut au chiffre auquel serait probablement arrivé une personne raisonnable, pour reprendre votre expression. Malheureusement, ce n'est pas le chiffre qu'on a donné à la population. On a plutôt parlé d'un montant inférieur à 15 milliards de dollars. Très bien, le ministère a dévoilé ce premier chiffre de 25,1 au Cabinet, mais il n'en demeure pas moins qu'on n'a pas donné l'heure juste à la population et à nous puisqu'il y avait 10 milliards de moins. C'est ce montant inférieur qu'on nous a communiqué. On ne nous a pas vraiment donné les renseignements qu'on possédait.

Monsieur Page, je sais que vous avez déjà effectué des analyses de coûts au cours de votre carrière. D'après votre expérience, avez-vous déjà constaté une diminution des prix dans le cadre de tels programmes?

M. Kevin Page: Non. En fait, lorsque nous avons examiné les différents modèles et la situation du F-35, nous avons cru bon d'intégrer une augmentation des coûts dans notre modèle...

Nous avons élaboré un tableau, que vous n'avez pas sous les yeux mais qui figure dans notre rapport. Il donne l'évolution au cours des 30 ou 40 dernières années. Les coûts de ce genre d'appareil par kilogramme augmentent de façon exponentielle. C'est certes de l'ordre de 3,5 p. 100 ou plutôt de 4 p. 100 si l'on tient compte de l'augmentation du poids moyen de ces appareils au fil des ans. Il y a une escalade des coûts.

Le président: Votre temps de parole est écoulé, monsieur Allen. Merci beaucoup.

Je cède maintenant la parole à M. Dreeshen.

M. Earl Dreeshen (Red Deer, PCC): Merci, monsieur le président.

Je voudrais céder mon temps de parole à M. Alexander.

Le président: Monsieur Alexander, vous avez la parole.

M. Chris Alexander (Ajax—Pickering, PCC): Merci, monsieur le président.

Monsieur Page, savez-vous quel est le prix unitaire de la première série limitée du modèle de F-35 que le Canada pourrait acquérir?

M. Sahir Khan: À quelle première série limitée faites-vous référence, monsieur?

M. Chris Alexander: Savez-vous quel modèle le Canada a l'intention d'acheter?

M. Sahir Khan: Le F-35A, monsieur. Mais à quelle première série limitée faites-vous référence?

M. Chris Alexander: Dans le domaine, on parle, par convention, du coût par aéronef pendant la période de production de la première série limitée. Savez-vous à combien il s'élève?

M. Kevin Page: Monsieur, on devrait nous mettre au courant des hypothèses de travail et du moment où l'on prévoit en prendre livraison.

M. Chris Alexander: Vous ne savez donc pas à combien il s'élève.

M. Kevin Page: Monsieur, nous avons utilisé des hypothèses, et nous les avons soulignées dans notre rapport. Si on nous demandait de rédiger un rapport supplémentaire, nous aurions besoin d'une mise à jour sur ce que les attentes...

M. Chris Alexander: Mais ai-je raison de comprendre que vous ne savez pas à combien il s'élève?

M. Sahir Khan: En fait, monsieur, en ce qui concerne les premières séries limitées 1 à 5... Tout d'abord, il y a deux préoccupations. Il y a des données publiées et sous contrat. Le problème, c'est qu'elles sont en fait un prix, non un coût...

M. Chris Alexander: Excusez-moi. Le bureau commun du programme est d'accord sur une donnée. La connaissez-vous?

M. Sahir Khan: La première série limitée 5... Quelle première série limitée?

M. Chris Alexander: Je parle du coût par aéronef pendant la période de production de la première série limitée.

M. Sahir Khan: Excusez-moi. C'est seulement que nous ne comprenons pas vraiment à quelle série vous faites référence, monsieur.

M. Chris Alexander: La première série limitée.

M. Sahir Khan: Monsieur, il y a plusieurs séries dans la première série limitée. En ce moment, nous sommes...

● (0940)

M. Chris Alexander: Nommez-moi toutes celles que vous connaissez et nous allons voir si vous savez quelle est la première série limitée.

Le président: Un peu de silence s'il vous plaît.

M. Sahir Khan: Nous avons un tableau, monsieur. J'aimerais seulement savoir quelle série.

M. Chris Alexander: J'ai...

M. Peter Weltman (directeur principal, Analyse des dépenses et des revenus, Bureau du directeur parlementaire du budget, Bibliothèque du Parlement): Puis-je répondre brièvement?

M. Chris Alexander: Allez-y, s'il vous plaît.

M. Peter Weltman: Il y a six premières séries limitées en production en ce moment. Deux d'entre elles ont été négociées, et les quatre autres font toujours l'objet de négociations et leur coût a augmenté. Ils se trouvent dans le SAR. Nous devons probablement vous revenir au sujet des coûts. Il est possible de les obtenir.

M. Chris Alexander: Vous devrez donc me revenir là-dessus; d'accord.

Le coût de la première série limitée s'élève à 100 millions de dollars. Pourquoi le chiffre que vous avez utilisé comme paramètre fondamental de votre estimation était de 40 millions de dollars de plus?

M. Sahir Khan: Monsieur, en fait, chaque série de la première série limitée a son propre prix. Il y a eu des dépassements de coûts. Dans certains cas, ces coûts ont été assumés par le ministère de la Défense, et dans d'autres cas, ils ont été répartis.

M. Chris Alexander: Pourriez-vous me justifier, de façon claire, la différence de prix de 40 millions de dollars par appareil qui existe entre votre estimation et la première série limitée, qui est bien connue de tous les partenaires du projet?

M. Sahir Khan: Monsieur, dans certains cas, certaines des premières séries limitées ont coûté plus de 200 millions de dollars par appareil; nous avons donc pensé qu'il serait injuste de simplement comparer le taux de production précédent.

M. Chris Alexander: Excusez-moi, monsieur Khan, mais je pense que vous devrez être d'accord avec moi, si vous consultez vos données, sur le fait qu'aucune des premières séries limitées n'atteint un chiffre aussi élevé. C'est pour...

Le président: M. McKay invoque le Règlement.

L'hon. John McKay: Si M. Alexander utilise certaines données, il serait probablement utile que nous puissions les consulter, de façon à ce que le DPB puisse répondre en toute connaissance de cause.

Le président: Merci. Il ne s'agit pas d'un rappel au Règlement, monsieur McKay.

Je vous serais reconnaissant, chers collègues, d'invoquer le Règlement seulement lorsque c'est justifié, au lieu de vous en servir pour faire une déclaration que vous ne pourriez pas faire autrement; je ne dis pas que c'est exactement ce que vous avez fait, mais c'est déjà arrivé et je veux mettre fin à cette pratique dès maintenant.

Je redonne aussi à M. Alexander le temps qu'il a perdu en raison d'un rappel au Règlement qui n'était pas justifié.

Monsieur Alexander, vous avez la parole. Veuillez continuer.

M. Chris Alexander: Merci, monsieur le président. Je vous suis très reconnaissant.

Ma prochaine question s'adresse à M. Page.

Vous êtes le directeur parlementaire du budget du Parlement du Canada. Vous savez parfaitement bien que le ministère de la Défense nationale, sous des gouvernements libéraux et conservateurs, s'est servi d'un cadre qui prévoit un cycle de vie de 20 ans dans les cas d'acquisition d'aéronefs. Pourtant, vous avez décidé d'utiliser un cadre qui prévoit un cycle de vie de 30 ans, le même qui a été utilisé par le département de la Défense des États-Unis. Pourquoi?

M. Kevin Page: Monsieur, en tant que directeur parlementaire du budget, je ne trouve pas logique d'utiliser un cadre qui prévoit un cycle de vie de 20 ans lorsque nous savons qu'en réalité, le cycle de vie de l'appareil sera probablement de 30 ans, peut-être même plus.

M. Chris Alexander: Quel pays achète l'aéronef?

M. Kevin Page: Le Canada, monsieur. Mais même les CF-18 — et nous avons un pilote de chasse avec nous en ce moment — sont en service depuis plus de 40 ans; pourquoi donc utiliserions-nous un cadre qui prévoit un cycle de vie de 20 ans?

M. Chris Alexander: Quel ministère achètera cet aéronef pour le Canada?

M. Kevin Page: Les contribuables vont acheter le...

M. Chris Alexander: Quel ministère, en vertu de nos lois sur les acquisitions, va acheter l'aéronef?

M. Kevin Page: Le ministère de la Défense nationale, monsieur.

M. Chris Alexander: Et quelle estimation du cycle de vie a été utilisée par la Défense nationale depuis des années dans les processus d'acquisition d'aéronefs?

M. Kevin Page: Monsieur, l'estimation utilisée par le MDN devrait être cohérente avec la politique du Conseil du Trésor. Elle serait différente pour chaque type d'acquisition.

M. Chris Alexander: Le ministère a-t-il toujours estimé un cycle de vie de 20 ans? Oui ou non?

M. Sahir Khan: Monsieur, l'idée, pour l'aspect financier...

M. Kevin Page: Le ministère s'est servi de cette estimation auparavant; cela en fait-il automatiquement le bon choix?

M. Chris Alexander: Ne serait-il pas raisonnable de s'attendre à ce que le directeur parlementaire du budget du Parlement du Canada produise une estimation qui correspond aux cycles de vie prévus par les ministères du gouvernement du Canada?

M. Kevin Page: Si vous voulez que le directeur parlementaire du budget fournisse des estimations indépendantes, et nous travaillerions avec les politiques du Conseil du Trésor pour lesquelles nous demanderions des comptes aux administrateurs des comptes, le directeur parlementaire du budget commencera avec les politiques du Conseil du Trésor.

M. Chris Alexander: Est-ce que l'indépendance...

Le président: Je suis désolé, monsieur Alexander, mais votre temps est écoulé. Merci beaucoup.

Il ne nous reste que quelques minutes, mais elles appartiennent à M. McKay. Vous avez la parole, monsieur.

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

Afin de poursuivre la discussion en cours, il me semble que le MDN est le seul qui fait bande à part, dans ce cas-ci. Les États-Unis acceptent cette formule. Le Canada, par l'entremise du Conseil du Trésor, l'accepte aussi, ainsi que le Royaume-Uni et l'Université Queen's. Pratiquement toutes les entités l'acceptent.

Ai-je raison de présumer que la seule entité qui semble prévoir un cycle de vie de 20 ans est le MDN, et il ne semble pas adhérer aux lignes directrices du Conseil du Trésor?

● (0945)

M. Kevin Page: Monsieur, nous n'avons aucun problème à vous communiquer nos estimations, ainsi qu'à tous les parlementaires, en nous fondant sur un cycle de vie de 30 ans, et nous pensons que cela correspond aux politiques du Conseil du Trésor et aux pratiques internationales.

L'hon. John McKay: Je suis porté à être d'accord avec vous. Je pense que c'est bien le cas. Nous devons maintenant faire en sorte que le MDN respecte les lignes directrices du Conseil du Trésor et soit cohérent avec le processus d'établissement des coûts de toutes les autres entités. Il semble que même lorsqu'il s'agit du coût d'acquisition, le ministère ne veut toujours pas adopter une méthodologie cohérente, afin que les Canadiens puissent comparer des pommes avec des pommes, plutôt que des pommes avec des oranges ou des citrons.

M. Kevin Page: Désolé, mais comme j'y ai fait allusion plus tôt, je pense qu'à mesure que nous avançons, si nous pouvions nous mettre d'accord sur la façon dont on présentera les coûts d'acquisition aux parlementaires — par exemple, en disant que voici la façon dont nous allons leur présenter les coûts de fonctionnement et de soutien, en nous fondant sur la durée totale du cycle de vie; voici notre estimation raisonnable pour le cycle de vie, fondée sur d'autres

pratiques internationales utilisées par d'autres personnes —, je pense que le processus en serait beaucoup amélioré.

L'hon. John McKay: Une dernière chose...

Le président: Monsieur McKay, le temps qui vous a été imparti n'est pas écoulé, mais celui de la réunion l'est. Nous avons commencé les travaux il y a déjà une heure, alors je dois conclure cette partie de la réunion.

Merci beaucoup, monsieur Page, de votre participation. J'aimerais aussi remercier vos collègues.

Nous allons suspendre les travaux pendant trois minutes pour accueillir les témoins suivants. Veuillez être prêts à reprendre les travaux dans trois minutes. Nous allons suspendre les travaux pendant ce temps.

● (0945)

_____ (Pause) _____

● (0950)

Le président: Nous reprenons maintenant, dans le cadre de la deuxième heure de notre réunion, les travaux de la 42^e réunion du Comité permanent des comptes publics.

J'aimerais souhaiter la bienvenue aux sous-ministres et à leur personnel qui ont assisté à notre réunion précédente. Je sais qu'ils désiraient plus que tout revenir et poursuivre la discussion animée que nous avons entamée. Merci beaucoup. Nous vous sommes reconnaissants.

Je crois que vous êtes tous revenus. Je ne sais pas si cela signifie que vous êtes tous bien intentionnés, ou que certaines personnes manquent d'efficacité, en vous laissant le droit de continuer à vous promener. Toutefois, vous êtes tous ici, et nous vous en sommes reconnaissants.

Chers collègues, si vous êtes prêts, nous allons commencer. Comme je l'ai mentionné au début, nous allons entreprendre une nouvelle rotation et commencer au début; ensuite, nous poursuivrons ainsi jusqu'à la fin du temps imparti.

Cela dit, à moins que des collègues souhaitent intervenir — je n'en vois aucun —, nous allons commencer avec M. Saxton.

Monsieur Saxton, vous avez la parole.

M. Andrew Saxton: Merci, monsieur le président.

Ma première question s'adresse à la secrétaire du Conseil du Trésor.

Dans son exposé, juste avant que vous arriviez, le directeur parlementaire du budget a déclaré qu'il suivait les lignes directrices du Conseil du Trésor lorsqu'il a décidé de se fonder sur un cycle de vie de 30 ans, et il a laissé entendre que le MDN ne les avait peut-être pas suivies lorsqu'il a choisi un cycle de vie de 20 ans.

Pourriez-vous clarifier ce que disent les lignes directrices du Conseil du Trésor au sujet du cycle de vie?

Mme Michelle d'Auray (secrétaire du Conseil du Trésor du Canada, Secrétariat du Conseil du Trésor): Merci, monsieur le président.

Les lignes directrices du Conseil du Trésor s'appliquent dans différentes circonstances. Lorsque vous communiquez des renseignements visant l'approbation d'un projet, le cycle de vie fait référence au coût associé à la vie utile de l'équipement ou de l'actif que l'on souhaite se procurer. Dans le contexte de l'acquisition d'un aéronef, d'un système d'armement aérien ou d'équipement aérien par le ministère de la Défense nationale, même ces dernières années, les présentations au Conseil du Trésor ont toujours mentionné des coûts liés à un cycle de vie de 20 ans, surtout en ce qui concerne l'entretien, car au-delà d'une période de 20 ans, comme je l'ai indiqué dans mon témoignage précédent, cela devient très difficile. En effet, nous pensons qu'il est très risqué d'estimer les coûts d'acquisition au-delà de cette période.

• (0955)

M. Andrew Saxton: Merci beaucoup, madame la secrétaire.

Ma prochaine question s'adresse au ministère de la Défense nationale. Pouvez-vous décrire le rôle du protocole d'entente de 2006 à l'égard de la participation du Canada dans ce programme?

M. Robert Fonberg (sous-ministre, ministère de la Défense nationale): Merci.

Monsieur le président, j'aimerais demander à Dan Ross, sous-ministre adjoint, Matériels, de répondre à la question, étant donné qu'il était très engagé dans le protocole d'entente.

M. Dan Ross (sous-ministre adjoint, Matériels, ministère de la Défense nationale): Merci.

Le protocole d'entente a été l'élément clé qui a donné au Canada l'occasion de continuer d'avoir accès à des renseignements essentiels, approfondis et classifiés au sujet du programme d'avions de combat interarmées. Nous avons vérifié, avant de renouveler le protocole d'entente, que le F-35 représentait toujours une option valable, même s'il n'existait pas d'énoncé des besoins et que la Force aérienne n'avait formulé aucune exigence précise à l'époque. Il s'agit donc d'un aspect.

L'autre aspect, c'est que cela a offert à l'industrie canadienne des possibilités de participer à la conception et à la production initiale, et des possibilités d'avoir des contrats.

Merci, monsieur.

M. Andrew Saxton: Merci.

Ma prochaine question s'adresse au ministère des Travaux publics. Pouvez-vous nous expliquer comment le nouveau secrétariat améliorera la communication entre le ministère des Travaux publics et le ministère de la Défense nationale?

M. François Guimont (sous-ministre, sous-receveur général du Canada, ministère des Travaux publics et Services gouvernementaux): Merci d'avoir posé la question.

Monsieur le président, le BVG a remarqué que le dossier, jusqu'à maintenant, présentait des caractéristiques associées à un ministère qui travaille en cloisonnement. J'aimerais donc tout d'abord souligner que le secrétariat respecterait la structure que j'ai décrite plus tôt et rassemblerait les gens. C'est ma première observation.

Deuxièmement, nous allons nous concentrer sur le plan d'action en sept points. C'est le mandat que nous a donné le gouvernement, et il est clair.

Troisièmement, nous allons tirer des leçons de l'expérience que nous avons acquise dans la stratégie nationale en matière de construction navale. Il est intéressant de souligner que pratiquement tout le monde, dans cette pièce, a participé à cette stratégie, alors je pense que nous sommes très bien partis pour collaborer aux travaux

de coordination et de supervision, tout en visant l'atteinte d'un consensus.

M. Andrew Saxton: Merci.

Ma prochaine question s'adresse au ministère de la Défense nationale. Le directeur parlementaire du budget a tenté de savoir si ce processus était unique. Pourriez-vous clarifier comment il diffère des processus précédents?

M. Robert Fonberg: J'aimerais obtenir un petit éclaircissement: s'agit-il de l'acquisition, c'est-à-dire de faire partie du processus de développement, et ensuite d'en arriver à l'acquisition?

M. Andrew Saxton: Oui.

M. Robert Fonberg: Dan Ross pourrait peut-être répondre à la question.

M. Dan Ross: Merci d'avoir posé la question.

La grande majorité de nos acquisitions, pour des raisons financières, ont été des solutions militaires toutes faites, éprouvées, et dont se servaient déjà habituellement d'autres nations. Cela réduit nos risques de façon substantielle. Les coûts sont très précis, et l'appui en service a été démontré dans ces cas.

L'approche dont nous parlons est donc très différente. En 1997, ce n'était qu'une page vierge; il n'y avait rien. Quatre ans plus tard, Lockheed Martin, en concurrence avec Boeing, a présenté un prototype qui n'a besoin que de 500 pieds pour décoller, a effectué un vol supersonique et a atterri verticalement. C'était en 2011. En 1997, nous avons versé 10 millions de dollars pour nous associer à cette entreprise, et au cours des 15 années suivantes, nous avons continué à suivre de près l'évolution des choses. Ces événements se sont évidemment produits au tout début du processus qui consistait à envisager le remplacement des CF-18, mais les autres solutions de rechange, c'est-à-dire Eurofighters ou Super Hornets, utilisaient aussi, même à cette époque, une technologie qui datait de 10 ans.

Ce programme est donc vraiment unique. Aujourd'hui, il y a 1 700 personnes dans un bureau de projet commun appuyées par des milliers d'autres dans l'industrie, et par les neuf pays partenaires. L'aéronef est en production. Un grand nombre d'entre eux sont opérationnels, ou sont sur le point d'être ajoutés à la flotte. La plupart des problèmes liés à la technologie sont réglés. Les coûts d'acquisition se stabilisent. Nous commençons à connaître, de plus en plus précisément, ce qu'il en coûtera pour faire fonctionner ces appareils.

Merci, monsieur.

• (1000)

Le président: Votre temps est écoulé. Merci.

Nous allons maintenant passer à M. Allen. Vous avez la parole, monsieur.

M. Malcolm Allen: Merci, monsieur le président.

Je suis heureux de vous revoir, madame et messieurs.

Monsieur Fonberg, un document — en fait, il s'agit d'un rapport du Secrétariat du Conseil du Trésor — a été présenté au Parlement l'an dernier; on y disait que le F-35 et les 25 milliards de dollars faisaient partie de la phase des « définitions ». Il s'ensuit qu'en examinant le tableau des pages 12 et 13 du rapport du VG, au chapitre 2, je me suis rendu compte — et j'ai seulement remarqué cela cette année — que ces mots avaient été remplacés par « analyse des options ».

Dans ce tableau, monsieur, sous 2006, on dit: « La Défense nationale termine l'analyse des options préliminaires relativement à cinq aéronaves... ». Il y a ensuite une série d'étapes, et lorsqu'on atteint 2010, on dit: « La Défense nationale présente une lettre à TPSGC pour justifier la décision d'acheter les appareils F-35 sans processus concurrentiel ».

Pouvez-vous m'expliquer, monsieur, comment la phase des « définitions » est devenue « analyse des options » huit mois après avoir été présentée au Parlement, alors que vous aviez effectivement décidé d'acheter un F-35, ou que vous en aviez au moins fait mention dans votre lettre à Travaux publics?

M. Robert Fonberg: Merci de la question.

Je crois que la question concerne le *Rapport sur les plans et les priorités* de 2011-2012. Le 13 avril dernier, mon bureau a été informé que ce rapport contenait une erreur dans les tableaux sur les renseignements supplémentaires relatifs aux grands projets.

Le RPP indiquait que le projet de la nouvelle génération de chasseurs était à l'étape de la définition. C'était une erreur, et nous présentons nos excuses. En 2011-2012, le projet était rendu à l'analyse des options.

Je pourrais demander au dirigeant principal des finances d'expliquer ce que ça signifie...

M. Malcolm Allen: Votre explication me convient... Vous croyez que vous en étiez à l'analyse des options l'an dernier, mais je crois que mon ami M. Alexander, le secrétaire parlementaire, a dit mardi que nous revenions à l'analyse des options. Nous étions donc passés à une autre étape, mais je vous crois sur parole.

Lieutenant-général Deschamps, avez-vous une idée...? Est-ce qu'une heure de vol avec un CF-18 coûte bel et bien quelque 19 000 \$?

Lieutenant-général André Deschamps (commandant, Aviation royale canadienne, ministère de la Défense nationale): Merci de la question.

Je ne gère pas les coûts associés aux heures de vol. Mon collègue à ma gauche en est responsable et il pourra vous répondre.

M. Malcolm Allen: Merci.

M. Dan Ross: Merci.

Je gère les contrats de soutien pour la flotte de CF-18 concernant toutes les pièces de rechange, les réparations et la révision annuelle.

M. Malcolm Allen: Je veux connaître les chiffres.

M. Dan Ross: Nous dépensons 200 millions de dollars par année depuis 10 ans. Ce n'est pas le coût total d'exploitation du CF-18, mais la partie dont je m'occupe.

M. Malcolm Allen: Vous ne répondez pas à ma question sur les 19 000 \$. Pourriez-vous nous fournir les coûts associés à une heure de vol?

M. Dan Ross: Oui, monsieur, nous ferons les calculs et vous présenterons les résultats.

M. Malcolm Allen: Les 31 000 \$ et quelque — on peut arrondir vers le haut ou vers le bas — que coûte une heure de vol avec un F-35A selon les États-Unis ressemblent-ils aux frais pour le CF-18, ou sont-ils supérieurs?

M. Dan Ross: Nous nous sommes toujours attendus à ce que le F-35 coûte plus cher, compte tenu de sa complexité. Étant donné que nous dépensons environ 200 millions de dollars par année pour le F-18, j'ai estimé ici l'an passé et dans mon dernier témoignage que les

coûts s'élevaient à 250 ou 300 millions de dollars. Donc, nous prévoyons des coûts plus importants.

M. Malcolm Allen: Merci. Vous dites que les heures de vol du F-35 vont coûter davantage que celles du CF-18. Pourtant, une estimation des coûts d'exploitation a été présentée. M. Fonberg et le ministre ont dit et répété ici que les coûts irrécupérables étaient les mêmes pour le CF-18 et le F-35, mais vous venez de dire qu'ils sont supérieurs pour le F-35.

Monsieur Fonberg, veuillez clarifier les choses. Pourquoi les coûts sont-ils plus élevés avec M. Ross, alors qu'ils sont identiques avec vous?

M. Robert Fonberg: Je pense que M. Ross va répondre à cette question, monsieur le président.

M. Dan Ross: Merci, monsieur.

M. Malcolm Allen: Monsieur Fonberg, c'est à vous que je pose la question. Vous êtes le sous-ministre.

M. Robert Fonberg: Monsieur le président, le SMA, Matériels, Dan Ross connaît les détails...

M. Malcolm Allen: Ma question ne porte pas sur le détail.

Le président: Le renvoi de la question est acceptable.

● (1005)

M. Malcolm Allen: Je comprends, monsieur le président. Je vais en rester là. J'ai simplement demandé qu'on explique la différence de coûts. M. Fonberg a dit que les coûts étaient identiques, et M. Ross a dit que les heures de vol du F-35 coûteraient davantage que celles du F-18. Je vais m'en tenir à leurs témoignages et poursuivre mes questions.

Monsieur Fonberg, vous avez dit devant nous mardi que le directeur parlementaire du budget, M. Kevin Page, ne tenait pas compte des coûts d'exploitation lorsqu'il a présenté ses chiffres, mais il nous a affirmé le contraire aujourd'hui. Vous n'êtes peut-être pas d'accord concernant les chiffres du DPB, mais êtes-vous maintenant prêt à dire que les frais de fonctionnement entrent dans ses calculs?

M. Robert Fonberg: Merci de la question.

Monsieur le président, je demanderais de nouveau à Dan Ross de répondre et de parler de notre correspondance récente et entretenue au fil du temps avec le DPB. Il y a environ deux semaines, nous avons demandé des précisions sur le barème des coûts d'exploitation. M. Ross pourra vous donner le détail: les salaires du personnel et les indemnités, le carburant et les lubrifiants, les services de soutien de base, etc.

Rien de tout ça n'est indiqué dans le rapport du DPB, qui ne nous a donné aucune précision claire sur la prise en compte de ces postes. Le DPB nous a simplement avisés qu'il en tenait compte.

Dan, voulez-vous...?

Le président: Désolé, monsieur Fonberg, ça fait une minute que le temps est écoulé. Nous ne pouvons simplement pas continuer. Les collègues de M. Allen pourront poursuivre dans la même veine s'ils le souhaitent, mais nous devons maintenant passer à un autre député.

Selon la rotation, la parole va à M. Kramp.

M. Daryl Kramp: Merci, monsieur le président.

Bienvenue aux témoins à cette autre séance.

J'ai une question brève pour M. Fonberg, puis je passerai à M. Kennedy.

Monsieur Fonberg, pour être très franc, ce que le directeur parlementaire du budget a déclaré aujourd'hui est plutôt inquiétant. J'aimerais vous entendre confirmer ou infirmer ses propos et donner une explication. Le DPB a-t-il raison d'affirmer que vous n'avez pas répondu entièrement à ses demandes? Voulez-vous réagir à ce qu'il a dit?

M. Robert Fonberg: Selon moi, nous avons entièrement répondu aux demandes du DPB, monsieur le président. J'ai l'échéancier de toutes les communications, à partir du 17 novembre 2010 jusqu'à son rapport du 10 mars 2011. Je ne crois pas que le DPB nous a souligné des problèmes quant à l'exhaustivité de nos réponses, dont celles du 3 mars. Je ne suis pas sûr des conclusions qu'il a tirées, monsieur le président.

M. Daryl Kramp: D'accord, merci beaucoup.

Monsieur Kennedy, vous avez laissé entendre qu'il y aurait des retombées industrielles. Je pense que c'est important. Dans nos audiences et notre étude concernant le vérificateur général et le directeur parlementaire du budget, nous devons notamment établir avec la meilleure précision possible, compte tenu de la nature de l'acquisition, les dépenses, le coût de l'appareil, les coûts d'exploitation, les frais de développement, etc. Pour avoir travaillé dans le milieu des affaires durant bien des années, je sais qu'il est essentiel de connaître et de contrôler les dépenses. Mais il faut bien sûr tenir compte des revenus potentiels. Le gouvernement doit examiner toutes les possibilités.

Je veux en savoir un peu plus sur les avantages pour l'industrie. Pouvez-vous confirmer que près d'une centaine d'entreprises partout au pays participent au projet?

M. Simon Kennedy (sous-ministre délégué principal, ministère de l'Industrie): Jusqu'à présent, 70 compagnies partout au pays ont obtenu des contrats. Je peux vous transmettre certaines informations là-dessus.

M. Daryl Kramp: Je comprends que, pour des raisons de sécurité et de concurrence, vous ne pouvez pas dire quelles sont ces entreprises. Mais il faut comprendre que le projet pourrait constituer une importante source de revenus, n'est-ce pas?

M. Simon Kennedy: Les retombées potentielles s'élèvent présentement à 9,85 milliards de dollars américains pour les compagnies au Canada. C'est pour la production de l'appareil, mais ça ne comprend pas le maintien en puissance et un certain nombre de services. Nous estimons qu'environ 3 100 avions seront produits. Ça représente un peu moins de 10 milliards de dollars pour les entreprises canadiennes.

M. Daryl Kramp: Comment arrivez-vous à ce résultat?

Pour sa part, le DPB a extrapolé les coûts sur 20 ans. Avez-vous effectué une telle prévision selon nos dépenses initiales de 300 millions et les 435 millions de dollars de contrats garantis qui vont profiter au Canada?

Avez-vous extrapolé ces chiffres? Comment arrivez-vous à ce résultat?

• (1010)

M. Simon Kennedy: Monsieur le président, je vais mentionner deux points.

Si les compagnies canadiennes qui ont obtenu des contrats de production pour les avions d'attaque interarmées continuent de connaître du succès et de participer à la chaîne d'approvisionnement jusqu'à la fin et ne perdent pas de travail, les retombées s'élèvent à près de 7,5 milliards de dollars américains.

Pour ce qui est de retombées de près de 10 milliards, si ces compagnies gardent les contrats de production obtenus, environ 75 p. 100 des occasions sont saisies.

Nous pensons que les compagnies canadiennes ont très bien fait jusqu'ici.

Deux fois par année, les principaux fournisseurs nous remettent le détail des possibilités et nous indiquent toutes les entreprises canadiennes bien placées pour participer. Nous discutons et validons ces informations avec eux. Nous tenons aussi des réunions régulières avec les grands fournisseurs canadiens pour établir des projections.

Nous demandons aux compagnies canadiennes concurrentes si leurs données concordent avec celles des principaux fournisseurs.

Jusqu'à maintenant, nous n'avons aucune raison d'être préoccupés.

M. Daryl Kramp: On parle d'environ 9 milliards de dollars...

M. Simon Kennedy: C'est un peu moins de 10 milliards de dollars américains.

M. Daryl Kramp: Merci.

Y a-t-il des impondérables en ce qui a trait aux possibilités de contrats pour les entreprises canadiennes? Qu'en est-il du partage de la technologie et de la R. et D., des investissements, d'autres occasions et de la collaboration? Ce montant en tient-il compte, ou s'agit-il de considérations distinctes?

M. Simon Kennedy: C'est une des différences majeures que présente cette approche. Nous n'utilisons pas les retombées industrielles et régionales classiques, mais nous faisons partie d'un consortium pour développer la technologie. C'est une occasion privilégiée pour les compagnies canadiennes.

Une entreprise d'Ottawa vend maintenant à des fins civiles la version modifiée d'une sonde qu'elle a mise au point pour les moteurs du programme JSF. Cette version n'a rien à voir avec celle des F-35, mais en participant au programme, la compagnie a pu concevoir une technologie qui sera vendue à Airbus, à Bombardier et à d'autres.

Certaines technologies sont très avancées, et les compagnies peuvent les recycler dans d'autres secteurs.

M. Daryl Kramp: Merci beaucoup.

Le président: Nous passons maintenant à M. Ravignat.

[Français]

M. Mathieu Ravignat: Merci, monsieur le président.

Ma question s'adresse à Mme d'Auray.

Si les FC-18 étaient en exploitation pendant 40 ans, pourquoi dites-vous qu'une période de 20 ans est une estimation raisonnable pour calculer les coûts du cycle de vie complet des avions de chasse F-35?

Mme Michelle d'Auray: Merci, monsieur le président.

Aux fins d'un projet d'acquisition et de présentation au Conseil du Trésor, nous utilisons un cycle de 20 ans pour prévoir les coûts, surtout en fonction des contrats attribués pour l'entretien. Comme je l'ai souligné, il est difficile de faire des calculs liés aux dépenses d'entretien pour plus de 20 ans.

Donc, le cycle de vie d'un actif peut être calculé sur un plus long terme à des fins de planification, mais à des fins d'acquisition...

M. Mathieu Ravignat: Y a-t-il une différence entre les coûts d'entretien et les coûts du cycle de vie complet d'une acquisition?

Mme Michelle d'Auray: Les cycles de coûts complets sont utilisés à différentes étapes de planification.

M. Mathieu Ravignat: Donc, vous dites que la période de 20 ans, c'est pour l'entretien. Ce n'est pas nécessairement pour le cycle complet des avions, n'est-ce pas?

Mme Michelle d'Auray: Monsieur le président, on m'a demandé ce que le Conseil du Trésor utilisait à des fins de décision. À des fins de décision, dans le cas des projets d'acquisition, nous utilisons la durée. À des fins de planification, si un ministère doit voir à...

M. Mathieu Ravignat: J'ai bien compris, je vous remercie de cette réponse.

Le ministre de la Défense nationale vous a-t-il précisément demandé si une période de 20 ans était raisonnable?

Mme Michelle d'Auray: Monsieur le président, nous ne sommes ni à l'étape de l'acquisition ni à l'étape du projet. Nous n'avons donc pas encore reçu la soumission pour cette acquisition.

M. Mathieu Ravignat: Par conséquent, il n'y a eu aucune consultation entre le ministère de la Défense nationale et votre bureau là-dessus.

Mme Michelle d'Auray: Pour les F-35 qui ne sont pas encore à l'étape de l'acquisition...

• (1015)

M. Mathieu Ravignat: Je ne vais pas...

Mme Michelle d'Auray: Puis-je terminer ma réponse?

M. Mathieu Ravignat: Oui, mais soyez brève, s'il vous plaît.

Mme Michelle d'Auray: Ces discussions n'ont pas encore commencé. Par le passé, dans le cas des soumissions précédentes, on a utilisé, de fait, la durée du cycle de vie.

M. Mathieu Ravignat: C'est bien.

[Traduction]

Ma prochaine question s'adresse au lieutenant-général.

Merci de votre présence.

Il y a quelque chose qui cloche, mais dont personne ne parle. Selon votre témoignage de mardi, le F-35 reste l'avion qu'il nous faut. Sans égards aux besoins des États-Unis et de Lockheed Martin, pourquoi le Canada préfère-t-il le F-35 à tous les autres avions pour ses besoins de défense nationale?

Lgén André Deschamps: Merci de la question.

Comme je l'ai dit mardi, nous devons considérer nos besoins futurs au pays et à l'étranger, car la technologie va présenter de grands défis.

Il faut se rappeler que nous n'achetons qu'une flotte de chasseurs. C'est très dispendieux d'avoir une flotte pour le pays et une pour l'étranger. Nous n'avons pas procédé ainsi dans les années 1980 pour le F-18, et ce serait encore plus coûteux de le faire à l'heure actuelle. Quelles que soient les options qui s'offrent à nous, le Canada a besoin d'une seule flotte d'appareils polyvalents.

M. Mathieu Ravignat: Si vous êtes convaincus qu'il nous faut le F-35, pourquoi n'avez-vous pas lancé d'appel d'offres?

Lgén André Deschamps: En 2010, nous avons examiné nos besoins et cherché une technologie assez polyvalente pour nous permettre de réagir aux menaces à venir. Nous avons établi nos exigences en fonction de nos besoins.

M. Mathieu Ravignat: Pouvez-vous préciser un peu quelles sont les menaces?

Lgén André Deschamps: Bien sûr. Sans révéler des données secrètes, je dirais que les États mettent en place des systèmes de missiles surface-air très évolués et toujours plus nombreux. Nous prévoyons que la tendance va se maintenir. Cette technologie très précise et de très longue portée présente de graves dangers pour les appareils actuels.

M. Mathieu Ravignat: À votre avis, ces missiles posent une menace claire et concrète pour la sécurité nationale du Canada.

Lgén André Deschamps: Je ne suis pas responsable de la sécurité nationale. Je suis là pour présenter au gouvernement des options dont il peut se prévaloir au cours des 30 prochaines années. Je ne peux pas prédire l'avenir. Je peux simplement essayer de prévoir à quel endroit la situation pourrait devenir problématique au Canada comme ailleurs dans le monde. Il faut notamment s'inquiéter de la prolifération de la technologie des missiles de croisière. Ils ont été la première génération des véhicules aériens sans pilote, lesquels sont désormais très populaires. Les missiles de croisière en furent la toute première version. Ils ne peuvent se déplacer que dans une seule direction.

Le problème c'est que cette technologie est maintenant accessible à de nombreux pays et qu'on y adjoint désormais des dispositifs permettant le lancement à partir de navires ou d'avions.

M. Mathieu Ravignat: Alors...

Le président: Vous n'avez plus de temps. Merci.

Monsieur Hawn, vous avez la parole.

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

Merci de comparaître à nouveau devant nous.

J'ai plusieurs questions. Ma première s'adresse à Mme D'Auray. Le Conseil du Trésor a notamment des lignes directrices en matière de prédictions, n'est-ce pas?

Mme Michelle d'Auray: Le Conseil du Trésor a plusieurs politiques, directives et lignes directrices pouvant s'appliquer à un large éventail d'activités et d'initiatives.

L'hon. Laurie Hawn: Merci. Une ligne directrice n'est rien d'autre que ce que son nom indique. Elle ne fait pas en sorte que tout va se faire de manière uniforme.

Mme Michelle d'Auray: Une ligne directrice doit servir de guide.

L'hon. Laurie Hawn: Je vous remercie.

Je suppose que ma prochaine question pourrait s'adresser à M. Fonberg. J'ai l'impression que les coûts irrécupérables dont nous avons parlé vont s'appliquer tout autant au F-35 que c'est le cas actuellement pour le F-18, que ce soit pour les pilotes, les techniciens ou tout le reste. Est-ce bien ce qu'on entend par coûts irrécupérables au ministère de la Défense nationale?

M. Robert Fonberg: C'est ce qu'on entend effectivement par coûts de fonctionnement.

L'hon. Laurie Hawn: D'accord. Alors ces coûts existent déjà pour les F-18 et ils seront encore là pour les F-35.

C'est un aspect qui crée manifestement beaucoup de confusion. Je ne sais pas si M. Lindsey pourra me répondre à ce sujet, mais pour revenir à la question des coûts de fonctionnement pour le F-18 comparativement au F-35, on donne deux chiffres pour chacun des aéronefs. Il y en a un qui correspond en quelque sorte au coût horaire de fonctionnement en incluant les produits pétroliers, carburants, huiles et lubrifiants, et tout le reste, et il y a le chiffre beaucoup plus global qui comprend les salaires, les pensions et ainsi de suite. Je pense que c'est ce dernier chiffre que M. Allen voulait connaître.

Savez-vous quel est ce montant global pour les F-18?

M. Kevin Lindsey (sous-ministre adjoint, dirigeant principal des finances, Finances et services du ministère, ministère de la Défense nationale): Non, je n'ai pas ce chiffre pour les F-18. Je peux toutefois vous confirmer que le montant de 10 milliards de dollars indiqué dans les frais d'exploitation provient de la combinaison de ces facteurs de coût dont vous venez de parler.

● (1020)

L'hon. Laurie Hawn: Et il s'agit en grande partie de coûts irrécupérables, comme nous venons de le décrire.

M. Kevin Lindsey: Je ne les qualifierais pas de coûts irrécupérables. Je dirais qu'il s'agit des coûts de fonctionnement permanents pour l'exploitation d'une flotte de chasseurs.

L'hon. Laurie Hawn: C'est ce que certains ont appelé des coûts irrécupérables, mais votre appellation est beaucoup plus correcte.

Quant au fait que le programme des F-35 en est un de développement, il faut se rappeler qu'il y avait beaucoup moins de F-18 en vol qu'il y a de F-35 en état de marche actuellement lorsque

nous avons décidé d'acheter cet aéronef. Je dirais donc que s'il s'agit effectivement d'un programme de développement, ce n'est pas notre première expérience avec un tel programme et le tout s'est fort bien déroulé dans le cas du F-18. Est-ce juste, monsieur Ross?

M. Dan Ross: Oui.

L'hon. Laurie Hawn: Quant aux raisons pour lesquelles nous n'avons pas utilisé un cycle de vie de plus de 20 ans, c'est parce que c'est un horizon qui est imprévisible. Il y a tellement d'inconnus que les estimations perdent tout leur sens. Je ne sais pas trop à qui je vais poser ma question à ce sujet.

Je vais m'adresser à M. Fonberg qui pourra demander à quelqu'un d'autre de répondre.

Vous pouvez prendre ce chiffre et extrapoler autant que vous voulez. Vous pouvez aller jusqu'à 30, 40 voire 50 ans, mais pour une planification judicieuse, il est préférable de s'en tenir à une période pour laquelle les choses sont plus prévisibles. Ai-je raison de l'affirmer?

M. Robert Fonberg: Oui, tout à fait.

L'hon. Laurie Hawn: D'accord.

M. Kennedy, nous avons parlé des retombées industrielles et de la technologie. Est-il juste de dire que si nous ne tirons pas parti des avancées technologiques qui nous sont accessibles dans le cadre du programme des F-35, notamment pour tous les mécanismes de soutien nécessaires à cet appareil, nous ne serons plus en mesure de suivre la parade lorsqu'on en arrivera au prochain palier technologique?

M. Simon Kennedy: Du point de vue d'Industrie Canada, je vous dirais que nous voyons assurément des avantages certains à faire partie de ce consortium qui nous donne accès à des technologies très avancées via notre participation à leur développement, ce qui ne serait pas possible dans n'importe quel autre processus.

L'hon. Laurie Hawn: On vient de nous suggérer de procéder à un appel d'offres ouvert si nous sommes convaincus à ce point que le F-35 est l'avion qu'il nous faut. En optant pour cette possibilité et en renonçant ainsi au protocole d'entente, nous perdriions notamment l'accès à cette technologie.

M. Simon Kennedy: Je pense qu'il est bien entendu que l'arrangement prévoit l'achat de l'aéronef dans le cadre de notre participation au consortium.

L'hon. Laurie Hawn: Monsieur Fonberg, vous n'avez peut-être pas de chiffre précis sur le prix d'achat en vertu du protocole d'entente, mais peut-être pouvez-vous nous donner une estimation du rabais dont nous bénéficions par rapport à un achat direct auprès du gouvernement des États-Unis?

M. Robert Fonberg: Merci pour la question.

Je crois que M. Ross pourrait nous indiquer les sommes supplémentaires qu'il faudrait payer dans le cadre d'un processus de vente militaire à l'étranger.

M. Dan Ross: Merci.

Nous estimons à quelque 800 millions de dollars les frais pour un achat militaire à l'étranger. Nous renoncerions également aux redevances qui seront versées au Canada lorsque le gouvernement des États-Unis vendra des aéronefs à d'autres pays non partenaires.

L'hon. Laurie Hawn: Alors, pour les avions qu'Israël et le Japon vont acheter, ou prévoient acheter, nous allons toucher des redevances du gouvernement américain.

M. Dan Ross: Oui, nous allons recevoir des redevances au titre de ces ventes.

L'hon. Laurie Hawn: Parfait.

Le président: Merci.

C'est maintenant au tour de M. McKay. En tant que membre substitut au sein du comité, il laisse son temps de parole à M. Rae.

Monsieur Rae, vous avez la parole.

L'hon. Bob Rae (Toronto-Centre, Lib.): Merci.

Monsieur Fonberg, j'aimerais que vous regardiez le tableau présenté à la page 31 du rapport du vérificateur général.

Ce tableau illustre en quelque sorte la divergence désormais célèbre entre l'estimation que vous avez utilisée, selon le vérificateur général, pour prendre une décision en juin 2010 et la réponse publique du ministère au rapport du directeur parlementaire du budget en mars 2011, laquelle se retrouvait sur le site Web du MDN en 2011. Est-ce exact?

M. Robert Fonberg: Je crois que oui.

L'hon. Bob Rae: Eh bien, dans son témoignage de ce matin... Si on multiplie 65 par 85 millions de dollars, on n'obtient pas 9 milliards de dollars, mais plutôt moins de 6 milliards de dollars. C'est justement le 5 580 qui apparaît dans ce tableau. Comme le soulignait mon ami M. Hawn, si on divise 9 milliards de dollars par 65, on obtient 138 millions de dollars. Alors, quand le directeur parlementaire du budget est arrivé avec cette somme plus élevée, le ministre MacKay a déclaré en Chambre le 23 mars que ses méthodes étaient inappropriées, que ses conclusions étaient erronées et que ses chiffres étaient totalement faux et ne correspondaient nullement à ceux du MDN. Mais, ceci dit très respectueusement, monsieur Fonberg, ils correspondent de très près aux chiffres que vous avez fournis quant aux coûts totaux pour une période de 20 ans lorsque le gouvernement a pris sa décision en juin 2010.

Je me demande donc pour quelle raison le gouvernement n'a-t-il pas reconnu la validité de ce montant lorsqu'il a amorcé son débat avec le directeur parlementaire du budget. Plutôt que de s'en prendre à ce dernier, pourquoi le ministère n'a-t-il pas indiqué qu'il existait différentes façons de calculer les coûts réels, mais que ceux-ci pouvaient effectivement se situer quelque part entre 25 milliards de dollars et 35 milliards de dollars, si l'on tient compte du cycle de vie complet pour une certaine période. Selon la période utilisée, on peut alors obtenir des chiffres différents.

Mais n'oublions pas qu'en plein coeur d'un débat crucial au Parlement, le ministère de la Défense a considérablement miné la crédibilité du directeur parlementaire du budget en raison d'un écart que des observateurs externes ne jugeraient pas si important. Ce qui est surtout important, c'est le montant de 10 milliards de dollars qui a été occulté lorsque le débat avec le directeur parlementaire du budget a débuté. Qui a pris cette décision?

•(1025)

M. Robert Fonberg: Monsieur le président, si je peux me permettre une question...

Le député fait référence à bien des chiffres. Je ne sais pas sur lequel de ces chiffres porte sa question. Si cela concerne le montant de 6 milliards de dollars, qui correspond à 75 millions de dollars multipliés par 65 aéronaves, ou à la façon dont le directeur parlementaire du budget a traité l'écart entre les chiffres de 6 milliards

de dollars et 9 milliards de dollars, nous pouvons lui en parler. Nous pouvons également discuter des frais d'exploitation et de l'écart entre les estimations de 14,7 milliards de dollars et 24,7 milliards de dollars. Je ne suis tout simplement pas sûr de comprendre exactement...

Le président: Il vous reste une minute et demie.

L'hon. Bob Rae: Je crois que c'est plutôt clair.

Je vais vous poser la question directement parce qu'il n'y a rien d'obscur dans ma démarche. Comment expliquez-vous la différence entre le montant fourni au Cabinet et au gouvernement en juin 2010, selon le vérificateur général du Canada, et celui indiqué par le ministère et le ministre lors du débat concernant le rapport du directeur parlementaire du budget? Pourquoi y a-t-il un écart si important entre ces deux montants? Pourquoi cet écart de 10 milliards de dollars dans le débat? C'est ce que je veux savoir. Et qui a autorisé les comptes distincts?

M. Robert Fonberg: Désolé, monsieur le président, mais je dois préciser qu'il n'y avait pas de comptes distincts.

Comme je l'ai précisé mardi, nous avons fait état des coûts d'entretien et du prix d'achat pour nos quatre dernières acquisitions d'importance, exactement comme nous l'avons fait dans le cas des F-35 et des réponses que nous avons données à cet égard. Les frais de fonctionnement sont pris en compte dans le budget ministériel.

Vous pouvez aller consulter les communiqués de presse publiés lors de nos quatre dernières acquisitions d'importance et vous verrez qu'on y parle dans tous les cas des coûts d'achat et d'entretien. Nos communications se sont donc faites exactement de la même manière dans ce dossier-ci.

L'hon. Bob Rae: En toute déférence, ce n'est pas ce que vous avez fait, car le chiffre que vous avez fourni au Cabinet et au gouvernement incluait les coûts de fonctionnement ainsi que les frais liés au personnel. Je parle du montant de 25 milliards de dollars. C'est ce même montant qui a servi de base au directeur parlementaire du budget. Mais plutôt que de reconnaître ce fait, le gouvernement a voulu discréditer le directeur parlementaire du budget en soutenant que ses chiffres étaient erronés par une marge de 100 p. 100, alors qu'en fait l'écart était plutôt mineur entre les chiffres dont le ministère disposait à l'interne et ceux proposés par le directeur parlementaire du budget.

Pourquoi le chiffre affiché sur le site Web diffèrait autant de ceux utilisés à l'interne par le gouvernement qui ont servi de base à la décision du Cabinet?

M. Robert Fonberg: Merci.

Je vais demander au dirigeant principal des Finances de vous répondre, mais permettez-moi d'abord un bref commentaire. Il était alors clair dans notre esprit, et c'est franchement toujours le cas, sans égard aux observations du directeur parlementaire du budget, que les coûts de fonctionnement n'étaient pas inclus. Nous ne pouvons trouver aucune trace de tels coûts. Nous leur avons demandé des éclaircissements à ce sujet il y a deux semaines...

L'hon. Bob Rae: Cela va tout à fait à l'encontre...

Le président: Désolé, monsieur Rae.

L'hon. Bob Rae: Cela va tout à fait à l'encontre de ce qu'il a affirmé aujourd'hui.

Le président: Monsieur Rae, s'il vous plaît.

Merci.

La parole est maintenant à M. Aspin.

M. Jay Aspin: Merci, monsieur le président.

Bienvenue à tous.

Il a beaucoup été question du recours à un fournisseur unique. J'aimerais que vous nous expliquiez le processus qui a mené à une décision semblable et je sais que plusieurs gouvernements, au moins deux en tout cas, sont en cause.

Monsieur Guimont, pouvez-vous me répondre à ce sujet?

• (1030)

M. François Guimont: Oui. Je vais vous répondre brièvement après quoi je laisserai la parole à M. Ring qui est responsable de l'administration du programme des acquisitions.

Je voulais simplement souligner que le recours à un fournisseur unique est une stratégie d'approvisionnement tout à fait légitime dans certaines circonstances.

M. Ring va vous expliquer l'approche générale en la matière et la façon dont elle a été appliquée en l'espèce.

M. Tom Ring (sous-ministre adjoint, Direction générale des approvisionnements, ministère des Travaux publics et Services gouvernementaux): Merci beaucoup pour la question.

Je vais laisser la chance à mon collègue M. Ross de vous répondre également, car nous avons travaillé ensemble à ce dossier pendant une assez longue période. Nous pouvons en quelque sorte vous exposer les deux aspects du processus décisionnel.

Lorsque le gouvernement envisage de procéder à une acquisition, il faut notamment considérer la capacité que l'on souhaite remplacer ou les nouveaux moyens dont on veut se doter. Nous devons ensuite nous pencher ensemble sur la justification stratégique de l'acquisition d'une capacité nouvelle ou du remplacement de ce qui existe déjà. Dans ce dossier, je ne crois pas que personne ait remis en question la pertinence de remplacer la flotte des CF-18.

Nous passons ensuite à la troisième étape du processus d'approvisionnement. Dans certains de ses travaux, le vérificateur général a déjà décrit de façon très détaillée les étapes du processus d'approvisionnement menant à une acquisition.

L'étape suivante est donc la détermination des besoins et des options, et se décline en quatre ou cinq mesures différentes. Nous y avons travaillé de concert avec nos collègues du ministère de la Défense nationale.

J'inviterais maintenant M. Ross à vous parler de quelques-unes des mesures préliminaires prises lors de ces étapes pour nous amener éventuellement à nous interroger sur la présence d'un véritable marché concurrentiel. Le cas échéant, il aurait fallu se demander s'il convenait de lancer un appel d'offres comme le suggèrent les lignes directrices du Conseil du Trésor.

Monsieur Ross, voudriez-vous parler des options qui s'offraient à nous?

M. Dan Ross: Merci.

À l'étape de l'analyse préliminaire des options, soit avant même de s'adresser au gouvernement afin d'obtenir son accord de principe pour lancer un projet, nous avons effectivement demandé aux forces aériennes quelles étaient leurs exigences obligatoires de haut niveau, c'est-à-dire ce qu'elles recherchaient vraiment dans la plateforme convoitée. À partir de ces indications, nous avons examiné le marché, de concert avec nos collègues des Travaux publics, pour cerner les solutions raisonnables et établir des estimations préliminaires des coûts, du rendement, de la disponibilité, etc.

En l'espèce, cet examen a permis de conclure que, dans un horizon de 30 ans, il n'y avait qu'une solution possible du point de vue technologique.

M. Jay Aspin: À quel moment ce processus s'est-il amorcé? Quel gouvernement était alors au pouvoir?

M. Tom Ring: Le Programme des avions de combat interarmées a débuté avec la signature du premier protocole d'entente en 1997.

M. Jay Aspin: Et quel gouvernement était en poste?

M. Tom Ring: Un gouvernement antérieur.

M. Jay Aspin: D'accord.

Mon autre question concerne le secrétariat dont vous avez parlé et le plan d'action en sept points. Monsieur Guimont, pourriez-vous me dire en quoi cela va aider à améliorer les communications entre Travaux publics et la Défense nationale?

M. François Guimont: Merci pour la question.

Comme je l'ai indiqué précédemment, le secrétariat travaillera au niveau opérationnel avec les différents ministères et il y aura partage de bureaux. Il m'apparaît assez évident que les gens ainsi regroupés, plutôt que chacun dans leurs ministères respectifs, vont davantage travailler en équipe. C'est donc la première chose.

Soulignons aussi que M. Ring assumera la présidence et la responsabilité du comité des sous-ministres adjoints, lequel rendra des comptes au comité des sous-ministres. Sur toutes ces tribunes, nous travaillons de concert. Je vais convoquer régulièrement des rencontres du comité de coordination des sous-ministres. La fréquence de ces rencontres variera en fonction des décisions à prendre. La prise de décision se fera sur une base consensuelle, comme nous l'avons fait pour la construction navale, et le travail du comité de coordination des sous-ministres adjoints influera également sur la fréquence et le contenu de ces réunions.

La clé du succès réside donc dans le travail d'équipe et le recours à des tierces parties pour valider les décisions au besoin. Des efforts particuliers seront déployés pour assurer la transparence du processus, comme ce fut le cas dans le dossier de la construction navale. Nous mettons actuellement la dernière main aux paramètres en indiquant essentiellement la façon dont nous allons concrétiser les différents éléments exposés dans le plan d'action en sept points du gouvernement.

• (1035)

Le président: Très bien. Vous n'avez plus de temps, monsieur Aspin.

M. Allen a maintenant la parole.

M. Malcolm Allen: Merci, monsieur le président.

Je vais partager mon temps avec ma collègue, Mme Duncan, si personne n'y voit d'inconvénient, bien entendu. Merci.

Monsieur Kennedy, en répondant précédemment à une question, vous avez indiqué — et je paraphrase — que lorsque vous avez signé le protocole d'entente en 2006 concernant les retombées industrielles, vous vous attendiez à ce que nous procédions à l'acquisition des F-35. Est-ce que cela traduit bien ce que vous avez dit?

M. Simon Kennedy: Je crois que j'ai dit qu'il était bien entendu que la possibilité pour les entreprises canadiennes de participer au développement industriel dépendait de notre participation à l'ensemble du processus. C'est ce que je voulais dire. Désolé si je n'ai pas été clair.

M. Malcolm Allen: Alors vous attendiez-vous à ce qu'on procède à l'acquisition des F-35 ou avez-vous été amenés à le croire par un autre ministre, un sous-ministre ou n'importe quel autre intervenant dans le processus?

M. Simon Kennedy: Nous nous intéressons d'abord et avant tout aux débouchés industriels pour les entreprises canadiennes, et il était bien entendu que...

M. Malcolm Allen: Merci, monsieur Kennedy.

Monsieur Fonberg, nous avons parlé tous les deux mardi de ces montants de 25 milliards de dollars et 14,7 milliards de dollars, notamment. Nous savons que le ministre de la Défense nationale, M. MacKay, a utilisé le montant de 15 milliards de dollars — peu importe quand, où et dans quelles circonstances.

Est-ce vous qui lui avez fourni ce chiffre?

M. Robert Fonberg: Vous auriez fourni trois chiffres au ministre de la Défense nationale et au Cabinet, à savoir 5,7 milliards de dollars pour le maintien en service, 9 milliards pour l'acquisition et 10 milliards pour l'exploitation. Donc, 5,7 plus 9 donne presque 15, qui est le chiffre que le député a cité, je crois, monsieur le président.

M. Malcolm Allen: Vous lui avez donc donné trois chiffres sans rien lui recommander. Vous avez laissé le ministre jongler avec ces chiffres à sa manière?

M. Robert Fonberg: Si l'on se base sur la façon dont nous avons communiqué tous ces éléments depuis huit ans, il serait juste de dire que nous l'avons fait exactement de la même façon, en mentionnant les coûts d'acquisition et les coûts de maintien en service sur 20 ans.

M. Malcolm Allen: Vous lui auriez donc dit que les 25 milliards de dollars représentaient les coûts d'acquisition, de maintien en service ou d'exploitation pendant le cycle de vie, quels que soient les termes que vous avez utilisés. Vous lui auriez dit que c'était le chiffre en question et vous lui auriez dit que les 15 milliards de dollars concernaient simplement l'acquisition et le maintien en service. Est-ce cela que vous êtes en train de me dire?

M. Robert Fonberg: Le processus de décision et les documents entourant le dossier portaient sur les coûts complets sur un cycle de vie de 20 ans, coûts englobant l'acquisition, le maintien en service pendant 20 ans et l'exploitation pendant 20 ans.

Comme nous l'avons déjà fait et, si je puis me permettre, je vous lirais tout simplement un extrait de l'un de nos...

M. Malcolm Allen: Non, ce n'est pas la peine, merci, monsieur Fonberg. Donnez-nous-en la référence et nous irons consulter le document.

Lieutenant-colonel Deschamps, en ce qui concerne nos autres partenaires de l'OTAN, surtout la Grande-Bretagne et la France, est-ce qu'ils achètent le F-35?

Lgén André Deschamps: Tout ce que je peux dire, c'est que le Royaume-Uni fait partie du partenariat actuel qui regroupe neuf nations. La France n'en fait pas partie et n'a pas annoncé son intention d'acheter le F-35.

M. Malcolm Allen: Je vous prie de m'excuser, monsieur. Lieutenant-général.

Lgén André Deschamps: De rien, monsieur.

M. Malcolm Allen: On peut voir que je n'ai jamais fait partie des forces armées. Je m'embrouille dans les grades.

Je vous prie de m'excuser, monsieur.

Lgén André Deschamps: De rien.

M. Malcolm Allen: Je tâcherai de ne pas refaire cette erreur.

Vous disiez donc que le Royaume-Uni en fait partie, mais est-ce qu'il en achète?

Lgén André Deschamps: Comme nous en avons pris connaissance récemment, le Royaume-Uni, tout comme le Canada, prendra la décision d'achat au moment opportun, en fonction de ses budgets et des choix du gouvernement.

M. Malcolm Allen: D'accord.

Comme je partage un temps de parole qui m'est compté, je vais céder ma place à Mme Duncan.

Le président: Vous avez un peu plus d'une minute.

Mme Linda Duncan (Edmonton—Strathcona, NPD): Merci.

Ma question s'adresse au sous-ministre de Travaux publics. Elle concerne plutôt des généralités que des détails sur le F-35.

Le vérificateur général a établi très clairement que Travaux publics n'avait pas fait preuve de diligence raisonnable dans son rôle de surveillance et, comme l'indique son rapport, le ministère a contesté cette conclusion. Pensez-vous toujours que vous pouvez prendre de tels raccourcis par rapport aux procédures appliquées ou allez-vous suivre, à l'avenir et comme l'a recommandé le vérificateur général, les règles et principes du Conseil du Trésor concernant la bonne gestion et la diligence raisonnable?

M. François Guimont: Merci de votre question.

Comme je l'ai expliqué mardi au comité, lorsque le vérificateur général a témoigné, il a dit — et je le cite — que Travaux publics avait fait preuve de diligence raisonnable. J'ai expliqué en outre que notre désaccord venait du fait que l'expression « n'a pas fait preuve de », aux termes de la recommandation 2.81, est un absolu. Je suis satisfait qu'il ait reconnu qu'on avait fait preuve de diligence raisonnable. À mon avis, c'est la position que nous avons adoptée au cours des échanges que nous avons eus avec son service.

En toute justice, je dirai par ailleurs qu'il s'agit d'un processus d'achat unique, cela ne fait aucun doute. Rétrospectivement, nous tous — mais je parle en mon nom — aurions adopté un cadre différent pour assumer nos responsabilités. Et j'aurais...

● (1040)

Mme Linda Duncan: Permettez-moi d'intervenir, monsieur Guimont...

Le président: Votre temps est écoulé, madame Duncan.

Je donne maintenant la parole à Mme Bateman.

Mme Joyce Bateman: Merci beaucoup, monsieur le président.

Monsieur Fonberg, vous parliez de trois types de coûts et mon collègue, M. Allen, ne vous a pas laissé finir. Je crois qu'il serait très utile que tous les membres du comité prennent connaissance des faits et des détails de la composition des coûts.

Ce que je comprends très bien, c'est que, depuis le début, votre analyse portait sur les coûts d'acquisition et les coûts de maintien en service pendant 20 ans. Nous avons entendu ensuite, et vous aussi, le vérificateur général selon lequel nous avons en outre inclus les coûts d'exploitation. Il serait donc utile que vous présentiez la composition de ces coûts au comité, au fin du compte rendu.

Merci, monsieur le président.

Pour bien comprendre, j'aimerais vous poser quelques brèves questions. Avons-nous à ce jour acheté un avion de combat pour remplacer la flotte des CF-18?

M. Robert Fonberg: Non, pas encore.

Mme Joyce Bateman: D'accord, merci monsieur.

Avons-nous déboursé quoi que ce soit pour un avion ou placé une commande d'achat?

M. Robert Fonberg: Nous n'avons placé aucune commande d'achat et nous n'avons rien déboursé en vue d'un achat. Nous sommes toujours signataires du protocole d'entente et participons aux frais de développement.

Mme Joyce Bateman: Parfait.

Je suis contente que vous ayez mentionné le protocole d'entente, monsieur, car j'ai quelques questions à ce sujet. Tout d'abord, à quel moment avons-nous adhéré au programme d'avions de combat interarmées? Seriez-vous assez aimable pour nous expliquer ce qu'est le bureau de projet commun, qui le dirige et ce qu'il fait?

M. Robert Fonberg: Votre question est pertinente. Il s'agit d'une approche de gouvernance très structurée. Je vais demander à M. Ross de répondre à votre question, car il est étroitement associé au bureau.

Je tiens à préciser qu'en 1997, lorsque nous nous sommes joints au programme, il ne s'appelait pas programme d'avions de combat interarmées...

Est-ce qu'il s'appelait programme d'avions de combat interarmées?

M. Dan Ross: Il s'appelait projet de démonstration de la technologie de capacité interarmées.

M. Robert Fonberg: Pourriez-vous parler de...

Mme Joyce Bateman: Pardonnez-moi, messieurs Ross et Fonberg, mais pourriez-vous aussi, en décrivant son mode de fonctionnement, indiquer les avantages qu'en retire le Canada et le rôle précis que nous y jouons?

Merci.

M. Robert Fonberg: Absolument.

M. Dan Ross: En ce qui concerne le bureau de projet commun, il a été créé dans le milieu des années 1990 sous l'égide des Américains, qui étaient à la recherche d'un avion de combat léger pour remplacer celui des diverses flottes F-14, F-15, F-16 et le Harrier qu'utilisait le United States Marine Corps. Ils voulaient un avion supersonique furtif qui pouvait remplacer tous les autres.

L'effectif du bureau de projet commun, qui s'occupe du programme d'avions de combat interarmées, est passé à 1 700 employés: 1 600 Américains et 100 agents militaires et civils des pays partenaires. Cet effectif est composé d'experts de calibre mondial dans la conception d'aéronefs, le développement technologique, les essais, l'établissement des coûts et la gestion de programmes. Nous avons nous-mêmes cinq agents à temps plein au sein de ce bureau à Washington. Le premier a été engagé en 1998.

Merci.

Mme Joyce Bateman: Je comprends que le temps presse, monsieur le président. Puis-je demander que le ministère de la Défense nationale nous fournisse par votre intermédiaire les réponses aux questions que j'ai posées concernant les coûts, les estimations, les avantages, les responsables du programme et les fonctions?

• (1045)

Le président: Merci.

Est-ce que cela pose un problème, monsieur le sous-ministre?

M. Robert Fonberg: Non, monsieur le président.

Le président: Très bien, que cela soit fait, merci.

Mme Joyce Bateman: Merci beaucoup.

Le président: Madame Bateman, votre temps n'est pas écoulé, il vous reste une minute.

Mme Joyce Bateman: Ah, bon... D'accord. N'ai-je pas entendu la sonnerie?

Le président: Allez-y.

Mme Joyce Bateman: Si je puis me permettre de vous demander une précision, monsieur — et je vous remercie de cette marge de manoeuvre —, en quoi le fait de faire partie du bureau de projet commun profite au Canada? J'aimerais vraiment le savoir. Quel rôle joue le bureau de projet commun en regard de l'établissement des coûts et des estimations du Canada?

Cela dit, avec tout le respect que je dois à la sonnerie et au président.

Le président: Tout va bien, on ne vote pas encore. Nous ne sommes pas loin et pouvons terminer la séance. Vous avez encore quelques moments si vous le souhaitez. Est-ce que ça va?

Mme Joyce Bateman: Oui, ça va.

Le président: Je voudrais vous poser quelques brèves questions.

J'aimerais confirmer les retombées éventuelles de 9 à 10 milliards de dollars pour l'industrie canadienne. C'est un montant global, n'est-ce pas? Tous les pays qui participent à la phase de développement pourraient eux aussi faire des soumissions pour ces contrats, n'est-ce pas? Il ne s'agit pas d'un marché captif pour le Canada, je suppose?

M. Simon Kennedy: Ce montant correspond aux débouchés qui pourraient s'offrir aux entreprises canadiennes qui participent au processus, puisqu'on s'attend à construire 3 100 avions.

Le président: Mais nous n'aurions pas l'exclusivité des soumissions, n'est-ce pas? Nous serons en concurrence avec les autres pays participants, n'est-ce pas?

M. Simon Kennedy: C'est une estimation de la part qui reviendrait au Canada. Le coût réel de la construction de ces avions et le montant des contrats proposés à l'échelle internationale seraient beaucoup plus élevés. Il s'agit donc d'une estimation des débouchés dont pourrait profiter le Canada.

Le président: C'est une partie de ce que nous croyons pouvoir obtenir, mais il n'y a aucune garantie. Il s'agit toujours d'un processus concurrentiel, n'est-ce pas?

M. Simon Kennedy: Il n'y a pas de garantie.

Le président: Dernière question...

M. Andrew Saxton: Ça sonne, monsieur le président. Je crois que nous devrions aller.

Le président: Je comprends, mais laissez-moi poser une dernière question.

Je sais que rien n'a été déboursé pour l'achat. On a dépensé plus de 300 millions de dollars dans ce dossier. Si nous ne procédons pas au développement du F-35, allons-nous récupérer ces centaines de millions de dollars?

M. Dan Ross: Non.

Le président: Merci, c'est ce que je voulais savoir.

Puisque la sonnerie se fait entendre, nous n'avons plus de temps. Je remercie d'autant plus chaleureusement nos invités qui ont témoigné deux fois de suite.

Chers collègues, la séance est levée.

POSTE  MAIL

Société canadienne des postes / Canada Post Corporation

Port payé

Postage paid

Poste-lettre

Lettermail

**1782711
Ottawa**

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

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

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

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

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

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

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

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

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

SPEAKER'S PERMISSION

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

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

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

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

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