



Chambre des communes
CANADA

Comité permanent de la défense nationale

NDDN • NUMÉRO 028 • 3^e SESSION • 40^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mardi 19 octobre 2010

Président

L'honorable Maxime Bernier

Comité permanent de la défense nationale

Le mardi 19 octobre 2010

•(1530)

[Français]

Le président (L'hon. Maxime Bernier (Beauce, PCC)): Bonjour à tous. Bienvenue à la 28^e séance du Comité permanent de la défense nationale. Selon l'ordre du jour, conformément au paragraphe 108(2) du Règlement, nous allons continuer l'étude de la nouvelle génération d'avions de chasse, et nous avons le plaisir d'avoir avec nous,

[Traduction]

du ministère de la Défense nationale, nous recevons M. Ross, sous-ministre adjoint.

M. Ross, je vous remercie d'être des nôtres aujourd'hui. Vous avez 10 minutes pour présenter votre exposé.

Oui.

L'hon. Bryon Wilfert (Richmond Hill, Lib.): Monsieur le président, avant de céder la parole au témoin, j'aimerais soulever une question de procédure au sujet de l'étude sur les F-35. Je m'interroge sur la réunion de jeudi.

À ma connaissance, la présence d'aucun témoin n'a encore été confirmée pour cette réunion. Je sais que le greffier s'en occupe. D'après nos conversations, j'ai cru comprendre que vous, monsieur le président, ne serai pas présent à la réunion de jeudi.

Je serais prêt à présider la réunion si nous recevons effectivement un témoin. Si ce n'est pas le cas, seriez-vous ouvert à l'idée de tenir une réunion du comité de direction? Si vous êtes favorable à cette idée, nous tiendrions la réunion du comité de direction jeudi pour discuter des témoins des futures réunions portant sur les F-35.

J'aborde ce point avec vous, monsieur le président, parce que je crois que les membres du comité devraient être informés des options qui s'offrent à nous.

Le président: Merci.

Je sais que le greffier essaie de convoquer un témoin, de Lockheed Martin peut-être, mais ce n'est pas encore confirmé.

Monsieur Hawn.

M. Bryon Wilfert: C'est très bien.

L'hon. Laurie Hawn (Edmonton-Centre, PCC): Monsieur le président, le Chef d'état-major de la Force aérienne et le gestionnaire du programme d'acquisition de la prochaine génération d'appareils de combat sont disponibles jeudi et pourraient répondre aux questions posées par les membres de l'opposition au sujet des exigences relatives à l'aéronef. L'opposition a posé ces questions. Des personnes responsables sont prêtes à venir y répondre. Nous proposons ces témoins parce que l'opposition l'a demandé.

Le président: Monsieur Harris, vous avez la parole.

M. Jack Harris (St. John's-Est, NPD): Monsieur le président, je suis sincèrement préoccupé par la nature ponctuelle de cette étude. Je

crois que nous devrions convoquer une réunion du comité de direction pour établir quels témoins doivent être invités. Il est facile de dire que quelqu'un est disponible, mais il peut s'agir d'une question d'opportunité. Avant d'entreprendre cette étude, nous devons décider qui nous allons inviter à témoigner, combien de témoins nous allons recevoir et dans quel ordre.

Nous ne pouvons pas choisir nos témoins au fur et à mesure en fonction des questions qui sont posées. Ce n'est pas une façon de mener une étude.

Je propose donc que nous procédions ainsi avant de recevoir tout autre témoin. Par exemple, M. Ross a été appelé à comparaître la semaine dernière pour respecter une motion, et M. Williams aussi. Nous devrions arrêter de choisir nos témoins d'une réunion à l'autre de façon désordonnée. Tenons plutôt une réunion du comité de direction en bonne et due forme pour arrêter une liste de témoins formelle. Au point où nous en sommes, tout le monde a déjà une assez bonne idée de l'état des lieux, alors décidons en comité des prochaines étapes.

Le président: Merci monsieur Harris.

Je rappelle à tous les membres du comité que nous avons une liste. Le greffier a actuellement en main une liste à laquelle tous les membres du comité ont souscrit dans le cadre de cette étude. Il ne reste qu'à déterminer quels témoins seront disponibles et à quel moment. Il reste à déterminer le moment opportun, mais nous avons tout de même une liste de témoins qui a fait l'unanimité. Nous nous devons de respecter cette décision du comité.

Monsieur Hawn, vous avez la parole.

•(1535)

L'hon. Laurie Hawn: Je suis d'accord, de plus, je crois que le Chef d'état-major de la Force aérienne et le colonel Burt figurent sur cette liste.

Le président: Je suis également d'accord. Nous devons tenir une réunion du comité de direction le plus tôt possible pour effectuer une planification des prochaines réunions. Il serait utile que le greffier soit mis au courant à l'avance, j'en conviens également.

Oui, monsieur Hawn, vous avez la parole.

L'hon. Laurie Hawn: Toutefois, je propose que la réunion du comité de direction ne soit pas tenue suivant l'horaire habituel du comité permanent, car il y a très peu de temps et nous disposons d'une liste de témoins à laquelle tout le monde a souscrit. Il revient maintenant au greffier de déterminer quand ces témoins pourront venir se faire entendre.

Le président: D'ici la fin de la présente réunion, nous saurons quelles sont les disponibilités des témoins. S'ils sont disponibles, je présiderai sans doute une réunion avec témoins jeudi prochain ainsi qu'une réunion du comité de direction le mardi suivant.

Passons maintenant à notre témoin, M. Ross. Si c'est possible, nous pourrions revenir sur ces questions à la fin de la réunion.

Monsieur Ross, vous avez 10 minutes. Merci beaucoup.

M. Dan Ross (sous-ministre adjoint (Matériels), ministère de la Défense nationale): Merci, monsieur le président. Je suis heureux de comparaître à nouveau.

Tout d'abord, j'aimerais consacrer quelques instants à la question des exigences opérationnelles. Souvenons-nous que nous faisons l'acquisition d'avions de chasse pour les 30 à 40 prochaines années. Aimerez-vous que votre fils, fille ou futurs petits-enfants s'entraînent à l'aide de la technologie d'hier ou bien avec les aéronefs les plus efficaces et sûrs qui soient à l'avenir? C'est exactement le cas des avions de chasse de cinquième génération. Il s'agit de nouvelles technologies qui changent les règles du jeu. L'enjeu, c'est la furtivité, c'est-à-dire la capacité d'empêcher l'ennemi de vous voir et donc de vous atteindre et de vous tuer.

Aimeriez-vous que l'ennemi puisse apercevoir votre fils ou votre fille pilote 100 milles à la ronde ou aimeriez-vous mieux qu'ils volent sans être repérés dans le secteur de leur mission pour pouvoir l'accomplir et revenir sans que quiconque ne se soit rendu compte de leur présence? Nous présumons bien sûr qu'il ou elle n'a pas larguer une bombe quelconque, ce qui n'aurait pas manqué d'exposer sa position.

La furtivité s'entend de la protection et de la survivabilité. Il est important de souligner que la capacité de furtivité ne peut pas être ajoutée à une plate-forme existante mais qu'elle doit être intégrée à l'aéronef dès l'étape de sa conception.

La technologie de cinquième génération a également recours à la fusion des capteurs et à l'interopérabilité, soit la capacité de l'aéronef de voir et de détecter tout ce qui se passe autour de lui tout en demeurant en toute sécurité en communication constante avec les autres. Le système présente ensuite tous ces renseignements aux pilotes de façon simplifiée et logique, de sorte qu'ils puissent immédiatement se concentrer sur les éléments importants et ne pas être inondés et distraits par des millions d'éléments d'information non essentiels.

Deuxièmement, j'aimerais formuler des observations à l'égard de certains propos qui ont été tenus récemment au sujet du programme JSF. Personne ne peut nier que les coûts associés à l'étape de conception et de développement du programme JSF ont augmenté considérablement (comme tout ce qui concerne l'équipement militaire complexe), mais on oublie de mentionner que ces coûts ont été assumés par les États-Unis et qu'il n'entraînent pas de coûts additionnels pour le Canada. J'insiste sur ce fait: cela n'a aucunement augmenté nos coûts.

J'aimerais maintenant réfuter certains renseignements inexacts qui circulent au sujet du processus d'appels d'offres et des coûts reliés à la participation du Canada au projet JSF. Il a été dit que le Canada pourrait effectuer des économies de 20 p. 100 sur l'achat d'un nouvel avion de chasse. Cette allégation extraordinaire ne s'appuie sur aucune preuve.

Ce qui saute aux yeux, c'est que plus d'un fournisseur viable doit être en lice pour qu'il y ait une réelle concurrence. Or, il n'existe qu'un seul avion de chasse de cinquième génération. Le F-22 Raptor n'est pas un aéronef destiné aux missions multiples, il coûte très cher et il n'est pas à vendre. Le gouvernement américain n'a aucunement l'intention de l'exporter. Il ne serait pas non plus pratique pour le Canada d'acquiescer et d'exploiter le nouvel avion de chasse furtif russe même s'il répondait à nos besoins, car nous n'aurions pas alors l'interopérabilité requise par nos alliés.

Par conséquent, il n'existe aucun autre programme d'avion de chasse de cinquième génération dans les pays occidentaux. Nos CF-18 seront mis de côté au cours des 10 à 15 prochaines années pour des raisons de fatigue structurelle. Il ne reste donc que les F-35 comme solution opérationnellement viable en matière d'avion de chasse de cinquième génération.

Notre objectif consiste donc à obtenir le meilleur prix possible sans pouvoir recourir au processus classique de demande de proposition. Il est donc manifeste que nous n'avons pas d'autre moyen de payer moins cher. Il n'y a que deux façons de se procurer un avion d'attaque interarmées: en exerçant ces options à titre de partenaire en vertu du protocole d'entente ou en faisant affaire avec un autre gouvernement par le biais du programme américain vente de matériel militaire à l'étranger. Le gouvernement américain ne participe pas à des appels d'offres fondés sur des demandes de proposition. Il se contente de vous indiquer le prix établi pour la vente de matériel militaire à l'étranger.

L'acquisition de ces chasseurs en vertu du protocole d'entente permettra au Canada d'éviter des dépenses se chiffrant entre 850 et 900 millions de dollars associées au tarif des ventes de matériel militaire à l'étranger. Contrairement à ce que certains ont avancé, un processus d'appels d'offres menant à la sélection d'un F-35 ne permettrait pas d'abaisser les coûts de 20 p. 100, mais entraînerait plutôt une augmentation de 8 à 10 p. 100 des coûts, car nous aurions à payer ces 850 à 900 millions de dollars.

Pour ce qui est du protocole d'entente sur le programme JSF, il faut préciser qu'affin de participer à un processus concurrentiel, le Canada serait forcé de se retirer du protocole d'entente. Je souligne ce fait, car d'après le protocole d'entente, les pays signataires ont convenu de ne pas suivre le processus normal au chapitre des retombées industrielles et régionales (RIR). En lançant un appel d'offres au Canada, le processus visant les retombées industrielles et régionales applicables habituellement aurait également été lancé, alors que c'est impossible dans le cadre du protocole d'entente.

● (1540)

Si nous nous retirons du PE nous perdrons des avantages importants: nous deviendrions assujettis à des pénalités, les garanties industrielles que nous avons déjà seraient éliminées et les plans industriels du Canada avec nos partenaires seraient suspendus.

J'aimerais faire d'autres observations au sujet des coûts reliés à ce modèle d'avion. Tout d'abord, le Canada achètera la variante à décollage et atterrissage classiques, c'est-à-dire le modèle le moins coûteux pour lequel l'estimation actuelle se situe à près de 70 millions de dollars par aéronef. Pour le Canada, on arrondit le prix le moins élevé de la courbe de production.

Deuxièmement, ce programme offre au Canada l'accès à d'incroyables économies d'échelle; on produira de 3 000 à 5 000 aéronefs.

Troisièmement, bien qu'il soit possible que certains partenaires puissent diminuer le nombre d'aéronefs qu'ils désirent acheter, nous prévoyons que toute diminution des achats par nos partenaires sera contrebalancée par les ventes effectuées à des non-partenaires, comme ce fut le cas avec Israël. Je souligne qu'il y a à peine quelques minutes, la Grande-Bretagne a confirmé qu'elle allait aller de l'avant avec l'achat de 138 unités.

Quatrièmement, le gouvernement a annoncé un programme d'immobilisation de 9 milliards de dollars. Ce montant comprend beaucoup plus que le coût de 5 à 5,5 milliards de dollars pour 65 aéronefs. Il comprend également la logistique initiale, les simulateurs et les pièces de rechange, les armes, l'infrastructure, la gestion de programmes, les fonds de prévoyance, etc. Ces coûts sont encourus peu importe l'aéronef choisi.

Enfin, le prix que le Canada paiera correspondra au coût de production de chaque aéronef qui sort d'une usine en arborant le drapeau canadien. De nombreux analystes ont cité une myriade de chiffres que le gouvernement américain devra déboursier, mais rappelez-vous que ces chiffres représentent le coût total du programme pour les États-Unis indiqué dans un rapport présenté au Congrès, qui comprend le coût des outils, de la recherche et du développement, etc. Le Canada n'a pas à défrayer ces coûts.

Pour ce qui est des coûts de cycle de vie de ces avions de chasse, n'oubliez pas que notre flotte de CF-18 engendre des coûts d'entretien dans son état actuel. Le montant que nous prévoyons déboursier pour assurer les coûts de service du F-35 sera sensiblement le même. La formation des pilotes, le carburant et l'entretien des pistes notamment demeurent des dépenses incontournables.

À titre de partenaires du programme JSF, nous avons accès à toutes les données requises pour évaluer tous les coûts connus associés au soutien de la flotte à long terme. Comme je l'ai dit à l'occasion de ma dernière audition, nous estimions qu'entretenir la flotte coûtera environ de 250 à 300 millions de dollars par année. Cette estimation est prudente, car nous croyons qu'il sera possible d'abaisser davantage ces coûts. Par exemple, nous envisageons d'établir une mise en commun de nos pièces de rechange avec nos partenaires internationaux. Cela pourrait représenter une réduction de 50 p. 100 du nombre de pièces de rechange que le Canada serait forcé d'acheter pour s'équiper de façon adéquate en pièces de rechange au début.

En fait, nous connaissons probablement plus ce que coûte l'entretien d'un F-35 que l'entretien de n'importe quel autre aéronef de notre flotte, et nous espérons réaliser de réelles économies à ce chapitre.

En conclusion, je désire résumer les avantages les plus importants du programme JSF pour le Canada. Premièrement, c'est le seul aéronef du monde occidental qui répond aux exigences opérationnelles des Forces canadiennes. Il offre au Canada et à l'industrie canadienne un accès sans précédent à une technologie, y compris des données détaillées au sujet des coûts. Il offre l'approche la plus rentable en matière de soutien à long terme et de développement subséquent, puisque nous collaborons avec huit partenaires. Le gouvernement du Canada va recevoir des millions de dollars en redevance grâce aux ventes faites auprès des non-partenaires. En effet, nous accueillons avec plaisir la nouvelle toute récente faite par Israël qui désire acheter certains de nos F-35. Cela garantira des redevances au Canada. Cette revente permettra d'abaisser le coût d'achat pour nous et de donner du travail additionnel à l'industrie canadienne.

À propos de l'industrie canadienne, sachez que le programme garantit à l'industrie canadienne l'accès au plus grand programme de collaboration militaire au monde. En fait, les avantages sont constatés tous les jours à l'échelle du pays. Jusqu'à présent, les entreprises canadiennes ont obtenu plus de 850 millions de dollars en contrats. Les possibilités recensées dans les plans de participation industrielle établis avec trois grandes entreprises d'envergure

devraient valoir, à long terme, 12 milliards de dollars américains. Je rappelle que cela ne comprend que les 3 173 aéronefs destinés aux nations partenaires. Cela ne comprend pas les quelque 2 000 aéronefs additionnels destinés à l'exportation.

Somme toute, j'ai pu constater au fil des années en ma qualité de sous-ministre adjoint responsable du matériel que bon nombre des processus d'approvisionnements à la défense sont beaucoup plus complexes qu'ils ne le semblent au premier abord. Nous ne sommes pas en train d'acheter des voitures. Il n'existe pas de façon de rendre le processus plus concurrentiel, comme par enchantement, ni de comparer les économies probables entre les différents processus. Il faut éviter de généraliser et de trop simplifier la situation, car cela ne rend pas service aux hommes et aux femmes qui, chaque jour, mettent leur vie en péril pour défendre le Canada.

Mesdames et messieurs, et monsieur le président, je vous remercie de votre attention.

• (1545)

Le président: Merci beaucoup, monsieur Ross.

Je cède maintenant la parole à M. Wilfert. Vous avez sept minutes.

L'hon. Bryon Wilfert: Merci, monsieur le président.

Monsieur Ross, je vous souhaite la bienvenue.

J'ai deux questions pour vous.

Tout d'abord, j'aimerais obtenir une précision au sujet du type d'avion de chasse dont nous aurons besoin. On a avancé que dans des pays comme l'Afghanistan, ce type d'aéronef n'est pas vraiment efficace pour lutter contre des insurgés et qu'à l'avenir, il se pourrait que nous soyons amenés à lutter contre d'autres insurrections similaires. Par conséquent, ces avions ne seraient pas nécessairement utiles pour mener le type de combat dans lequel nous nous engagerions. Qu'en pensez-vous?

Deuxièmement, selon vous, si le Canada se retire du protocole pour lancer un appel d'offres, les garanties industrielles qui nous sont accordées ne seraient plus honorées. Monsieur le président, pouvez-vous m'indiquer à quel passage du protocole on indique que le Canada doit se retirer du programme pour pouvoir lancer un appel d'offres? De plus, comment pouvez-vous affirmer cela alors que l'article 3.2.1.1.1 stipule clairement que nous avons le droit de suivre nos pratiques d'approvisionnement national tout en demeurant des partenaires au programme JSF? De quelles garanties industrielles parlez-vous et en cas de retrait du Canada, comment s'y prendrait-on pour ne pas les honorer?

Si j'avais plus de temps, je poserais davantage de questions.

M. Dan Ross: Je ne suis pas certain d'avoir tout compris parfaitement. Je vais néanmoins essayer de répondre à vos questions. Rafraîchissez-moi la mémoire s'il le faut.

L'hon. Bryon Wilfert: Je suis désolé, je suis un peu sourd d'une oreille en ce moment, alors pourriez-vous parler un peu plus fort s'il vous plaît? Je ferai des efforts pour bien vous entendre.

M. Dan Ross: Merci.

Nous ne savions pas que nous aurions une mission en Yougoslavie. Nous n'avions pas imaginé que nous participerions à un combat aérien en Yougoslavie. Personne n'avait prévu non plus qu'il y aurait une invasion du Koweït pendant la première guerre d'Irak ni une deuxième guerre également en Irak. La majorité dirait que vous n'avez pas besoin d'être invisibles ou d'avoir un F-35 pour assurer des missions d'appui rapprochées en Afghanistan.

Je me contenterai de signaler que nous ne savons pas ce que l'avenir nous réserve dans 5, 10 ou 25 ans. Si vous décidiez aujourd'hui d'acheter des avions qui emploient les bonnes vieilles technologies, vos fils et vos filles s'ils devaient participer à un conflit auraient 50 p. 100 des chances de revenir puisque nous leur aurons donné les mêmes outils que ceux de l'ennemi, probablement. Dans 20 ans, leur chance de survie ne serait que de 10 ou 5 p. 100. C'est tout à fait inacceptable. Nous ne savons pas ce que nous réserve l'avenir. Vous ne pouvez pas vous contenter d'acheter des avions utilisant de vieilles technologies puisque vous ne savez pas ce qui se passera dans 20, 30 ou 40 ans.

Pour ce qui est du protocole d'entente, la principale raison pour laquelle vous devez vous retirer d'un accord si vous voulez présenter un appel d'offres est que la priorité est de permettre au représentant de l'industrie canadienne de profiter pleinement du programme des retombées industrielles et régionales et c'est d'ailleurs une exigence pour les vendeurs. Il y a un rendement de 100 p. 100 de l'investissement pour les entreprises canadiennes.

Conformément au protocole d'entente, et c'est écrit noir sur blanc, les autres pays signataires n'appliqueront pas de politique de compensation ou s'ils veulent demeurer assujettis au protocole d'entente. Vous devez donc vous retirer pour lancer l'appel d'offres et obtenir des avantages industriels semblables ou identiques.

Je sais que vous aviez d'autres questions, monsieur, mais je crois que j'en ai oublié quelques-unes.

L'hon. Bryon Wilfert: Quelles sont ces garanties industrielles que vous avez mentionnées, et comment peuvent-elles être annulées?

• (1550)

M. Dan Ross: La participation industrielle est directement proportionnelle à l'apport du pays signataire au programme. Pour ce qui est du Canada, notre apport se chiffre à ce jour à 168 millions de dollars, pour un total de 551 millions de dollars pour la durée du protocole d'entente, soit 40 ans. On ne nous garantit pas nécessairement des débouchés industriels, mais nous pouvons participer à titre de signataire aux appels d'offres d'une façon proportionnelle à notre contribution. Lorsqu'un pays se retire du programme... ou comme le Canada l'a fait récemment, ne s'engage pas à un achat, pratiquement aucun de ces débouchés industriels ne sera offert au Canada.

Si nous décidions de nous retirer complètement du protocole d'entente, les contrats actuels ne prendraient pas fin immédiatement, mais plutôt progressivement. Les produits à livrer le seraient, puis tout prendrait fin. Il n'y aurait pas de nouveaux contrats pour la participation à la construction d'une flotte de 3 000 à 5 000 avions pour l'industrie canadienne. Tout cela est indiqué très clairement dans le protocole d'entente, et tous les débouchés promis disparaissent si vous vous retirez de ce protocole.

L'hon. Bryon Wilfert: J'allais justement revenir là-dessus. Puis-je vous poser une question sur le Brésil? Si j'ai bien compris, il se pourrait que l'armée de l'air brésilienne décide d'acheter le F-35. Pourquoi ont-ils un appel d'offres et pas nous?

M. Dan Ross: L'armée de l'air brésilienne n'est pas signataire du protocole d'entente. Si elle choisissait un avion d'attaque interarmées, elle devrait se le procurer dans le cadre de ventes militaires étrangères auprès du gouvernement américain. Ce dernier ne participait pas à un appel d'offres, il dira simplement au Brésil quel est le prix.

L'hon. Bryon Wilfert: Pouvez-vous comparer leurs spécifications aux nôtres, soit ce que nous voulons faire avec cet avion

parce qu'évidemment il y a d'autres...? On nous répète sans cesse que c'est le seul avion qui sache répondre à nos besoins. Je ne sais pas vraiment ce qu'on recherche, puisqu'on parle de la souveraineté dans l'Arctique et d'autres rôles que pourraient jouer ces chasseurs. On nous dit, à tort d'ailleurs, que c'est le seul avion qui puisse répondre à nos besoins.

M. Dan Ross: Monsieur le président, monsieur, il est évident que le Canada et le Brésil ne connaissent pas le même environnement géopolitique. Le Canada est un pays membre du G8. Il est un des pays fondateurs des Nations Unies et de l'OTAN, et à titre de pays membre du G8, il participe à des événements plus dangereux. Le Brésil vit dans un monde et une réalité géopolitique et géographique complètement différente. Je pense que le Brésil se préoccupe plus des activités illégales dans son territoire et donc utilisera une force aérienne différente.

L'hon. Bryon Wilfert: Bien, il se préoccupe de la souveraineté territoriale tout comme nous. Il se préoccupe des intrus, tout comme nous. De toute façon cela ne me dit pas s'il existe ou non un autre avion sur le marché. Nous nous sommes toujours plaints du fait qu'il s'agissait d'un contrat offert à un fournisseur unique ce qui écarte toute forme de concurrence.

M. Dan Ross: Je laisserai le Chef d'état-major de la Force aérienne, s'il comparait devant votre comité, vous expliquer les spécifications du Brésil et les exigences fondamentales du Canada. Le Chef d'état-major de la Force aérienne a identifié diverses exigences qui vont de l'appui aérien rapproché à l'utilisation lors d'opérations air-air dangereuses; on a indiqué très clairement que les particularités du chasseur de cinquième génération sont très importantes. On l'a d'ailleurs énoncé clairement dans la Stratégie de défense *Le Canada d'abord*.

À titre de SMA (MAT), je dois m'assurer que les capacités recherchées dans la Stratégie de défense *Le Canada d'abord* sont disponibles.

[Français]

Le président: *Thank you very much.*

Je vais maintenant donner la parole à M. Bachand, du Bloc québécois, pour sept minutes.

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

Je veux souhaiter la bienvenue à M. Ross.

Monsieur Ross, le MOU se traduit en français par « protocole d'entente », le connaissez-vous bien?

M. Dan Ross: Je ne le connais pas dans tous les détails.

M. Claude Bachand: Vous ne le connaissez pas dans tous les détails. Cependant, tout à l'heure, vous avez dit que le protocole d'entente spécifiait clairement que, pour ce qui est de la politique des retombées économiques, on devait laisser tomber cette ancienne pratique. Le ministre Clement est d'ailleurs venu lui-même nous dire que, en effet, le Canada ne pouvait pas mettre en avant une politique de retombées économiques spécifique, comme il le fait pour l'ensemble des autres contrats.

Pourtant, j'ai lu la section VII du protocole d'entente sur les participations industrielles et je n'ai pas trouvé la disposition disant qu'on ne peut pas mettre en avant notre politique de retombées industrielles. J'ai alors demandé à la Bibliothèque du Parlement de faire une étude de l'article 7 qui parle justement des participations industrielles.

J'aimerais seulement savoir si vous connaissez exactement l'article qui mentionne cela. Vous le connaissez?

• (1555)

M. Dan Ross: Oui, absolument.

M. Claude Bachand: Lequel est-ce?

M. Dan Ross: Merci.

[Traduction]

Le protocole d'entente précise à l'article 7.6 que: « aucun signataire du protocole d'entente ne doit exiger de travail partagé ou d'autres avantages commerciaux ou industriels » — RIR ou activités de compensation — « dans le cadre de ce protocole ». Ainsi, les signataires du protocole ne peuvent demander de compensation industrielle.

[Français]

M. Claude Bachand: Je vais continuer en anglais.

[Traduction]

On indique clairement que de tels agissements iraient à l'encontre du texte du protocole. Cependant, les industries touchées peuvent conclure des ententes avec les entreprises qui recevront des contrats dans le cadre du programme JSF pour faire des travaux qui ne sont pas assujettis au protocole. Vous pouvez quand même dire qu'il faut absolument écarter leur politique sur les RIR.

M. Dan Ross: Mais monsieur cette deuxième partie porte sur l'habilité des entreprises canadiennes à continuer d'avoir des relations d'affaires avec des entreprises américaines. Permettez-moi de vous donner l'exemple de Héroux-Devtek. Ce consortium a acheté plusieurs entreprises américaines qui fabriquent les grosses cloisons usinées utilisées dans ces chasseurs. Héroux-Devtek a acheté ces entreprises américaines du Texas et fabriqué ces produits.

Tout d'abord, il y a les prescriptions obligatoires en matière de compensation pour les RIR que nous imposons aux grands fournisseurs comme Lockheed Martin pour les aéronefs Hercules qui ne sont pas autorisés conformément au protocole. Mais nous disons aux entreprises canadiennes — ou américaines, britanniques, ou italiennes — qu'elles peuvent poursuivre leurs travaux dans le cadre des ententes commerciales industrielles qu'elles ont signées. Je crois qu'il y a une différence bien évidente entre les affaires normales et un gouvernement qui impose dans un contrat des RIR et des prescriptions en matière de compensation.

[Français]

M. Claude Bachand: La seule chose que je peux dire, c'est que je vais attendre l'étude de la Bibliothèque du Parlement.

Avez-vous d'autres détails à me donner?

M. Dan Ross: MOui, monsieur.

[Traduction]

Des plans de participation industrielle ont été signés entre le Canada et trois groupes industriels pour le deuxième moteur — Lockheed Martin, Pratt & Whitney et GE Rolls-Royce. Ces plans sont fort détaillés et prévoient trois niveaux de nouveaux débouchés pour des contrats pour des entreprises canadiennes, si la commande de chasseurs est officielle. Ces plans précisent que ces débouchés seront offerts une fois que le contrat d'achat sera signé.

La deuxième étape est liée à l'habilité de mettre en oeuvre ces plans industriels, et cette disposition existe noir sur blanc. M. Slack me l'a rappelé, parce qu'il a participé à ces négociations.

[Français]

M. Claude Bachand: Plus tôt, vous avez parlé d'Israël. En effet, Israël ne fait pas partie des neuf nations qui ont signé le protocole d'entente. J'ai été surpris d'apprendre qu'Israël a procédé à l'achat de 20 avions F-35. Le ministre de la Défense, M. Ehud Barak, a dit qu'il s'était fait assurer qu'il y aurait 4 milliards de dollars de retombées économiques. Le coût des 20 avions est de 3 milliards de dollars.

N'est-ce pas là la démonstration que nous aurions mieux fait de ne pas faire partie du protocole d'entente et de négocier nous-mêmes, afin d'avoir des retombées économiques? Israël semble avoir obtenu un avantage certain.

[Traduction]

M. Dan Ross: Je ne connais certainement pas les détails de l'entente conclue entre les États-Unis et le gouvernement israélien. Chaque avion coûte environ 135 millions de dollars, ce qui n'est pas étonnant puisque le coût de production aujourd'hui est beaucoup plus élevé qu'il ne le sera dans quatre ou cinq ans puisque la chaîne de production sera alors bien établie. Plus vous achetez tôt, plus l'avion coûtera cher.

Si j'ai bien compris les Israéliens en achètent 19 ou 20.

• (1600)

M. Claude Bachand: C'est exact. Vingt aéronefs.

M. Dan Ross: Israël en achètera peut-être 80 en tout, et le prix baissera progressivement.

Le programme de vente de matériel militaire à l'étranger des États-Unis ne permet qu'un prix d'État à État. Cependant, rien n'empêche de collaborer avec une entreprise comme Lockheed Martin ou une autre entreprise pour négocier des accords de compensation distincts de l'entente entre les deux gouvernements.

Il importe de noter que l'avion d'attaque interarmées ne représente pas une vente commerciale. Le gouvernement des États-Unis consacre environ 68 milliards de dollars chaque année au développement technologique — j'entends de l'argent fourni par le gouvernement. Ainsi on a pu créer les C-17, les C-35 et j'en passe, et de cette façon le gouvernement américain contrôle qui achète ces aéronefs. En fait, le gouvernement américain limitera clairement les ventes commerciales en disant que si vous voulez un aéronef F-35 ou C-17, vous devez vous adresser au Pentagone qui vous donnera le prix pour les ventes militaires.

Le gouvernement américain ne participe pas aux appels d'offres ouverts. Il vous donne un prix, et c'est à prendre ou à laisser. Comme je l'ai dit tout à l'heure, cela permet à l'entreprise canadienne qui a construit cet aéronef de discuter de mesures de compensation avec un gouvernement étranger. Mais il ne s'agit pas de concurrence. Le prix donné par le gouvernement américain est à prendre ou à laisser.

Le président: Merci beaucoup.

Monsieur Harris, vous avez la parole.

M. Jack Harris: Merci, monsieur le président. Monsieur Ross je vous remercie d'être venu nous rencontrer aujourd'hui.

M. Williams, votre prédécesseur, nous a dit l'autre jour que le protocole d'entente n'écartait pas la concurrence pour le remplacement du F-18. Il semblerait qu'à votre ministère on s'efforçait d'assurer ce genre de concurrence, qui commencerait cette année. En fait, tout semble indiquer que votre ministre était du même avis, parce qu'il a dit à la Chambre des Communes le 27 mai — je ne sais pas si vous étiez là en coulisse —, lors d'une réunion du Comité des prévisions budgétaires qu'il y aurait en fait appel d'offres. En fait, il a répété un peu plus tard ce soir-là, nous assurant que la participation au programme d'avions d'attaque interarmées ne voulait pas dire qu'il n'y aurait pas concurrence.

Si ce que vous dites est si évident, comment concilier les divers messages que nous avons entendus? Comment sommes-nous passés de l'engagement à la concurrence pris par le ministre le 27 mai, à la Chambre, à l'annonce en juillet que tout était évident, que c'était là le seul aéronef qui nous intéressait, le seul qui répond à nos besoins, et qu'il n'y a aucun autre aéronef qui saurait nous satisfaire? Vous êtes le sous-ministre adjoint responsable des acquisitions et vous nous communiquez un message de relations publiques au début de votre déclaration pour nous convaincre que seul cet aéronef saura satisfaire nos besoins. Comment sommes-nous passés d'une garantie d'un processus concurrentiel à cette situation?

M. Dan Ross: Deux facteurs entrent en ligne de compte.

Tout d'abord, au ministère, nous avons procédé à une étude très détaillée des options et des coûts connexes en tenant compte du rendement des coûts du rôle de l'industrie tout cela en collaboration avec nos collègues de Travaux publics et d'Industrie Canada. Cette étude n'a pas été faite, en ce qui a trait au F-35, en pensant à une DP concurrentielle qui était d'ailleurs impossible sans que nous nous retirions du protocole d'entente.

Nous avons étudié Eurofighters, Super Hornets et plusieurs autres aéronefs. Nous avons collaboré avec nos homologues étrangers pour déterminer le coût associé à la propriété. Je ne peux pas vous dire ce que le ministre avait l'intention de faire à l'époque. Je sais qu'il était parfaitement conscient du processus ouvert transparent concurrentiel juste et équitable qui avait caractérisé le choix des F-35 ou F-36. Je sais que plusieurs ont jugé qu'il ne s'agissait pas d'un processus concurrentiel canadien, j'ai d'ailleurs parlé à M. Lagueux, qui était le SMA à l'époque, et M. Slack qui avait participé aux négociations.

Lorsque nous sommes devenus signataires du protocole permanent en 1997, nous avons un représentant permanent au bureau des projets communs. Nous avons pleinement participé à l'identification des exigences, en notre nom et au nom de nos autres associés, par la United States Air Force et la United States Navy. Ceux qui participaient au processus étaient conscients du fait qu'il s'agirait là de la concurrence pour la construction de la prochaine génération de chasseurs du monde occidental. C'est justement pourquoi les pays européens ont participé au processus en 1997. Ils savaient pertinemment que d'autres pays ne pourraient jamais se permettre financièrement de se procurer un chasseur de la prochaine génération parce que c'était trop dispendieux.

Nous avons participé au processus de façon précoce parce que nous jugions qu'il était très important de savoir ce qui se passait et d'avoir voix au chapitre lors de l'identification de ces exigences. À long terme, si tout se passait bien, vous pourriez acheter l'appareil. Si vous décidiez de ne pas l'acheter, tout au moins vous comprendriez ce qui se passait.

C'est ma réponse aux deux points soulevés dans votre question.

• (1605)

M. Jack Harris: C'est votre réponse peut-être, mais cela n'explique certainement pas pourquoi le ministère se préparait au type de concurrence sur lequel nous vous posons maintenant des questions et a consacré beaucoup de temps et d'efforts à ce processus. On dit maintenant, un peu de façon rétroactive, qu'on a décidé au début de l'année 2000 qui fournirait le chasseur mais en fait, il s'agissait d'un appel d'offres pour...

C'est après tout ce dont nous parlons. On ne discute pas maintenant de l'entreprise qui va construire cet aéronef nous connaissons la réponse à cette question. Nous parlons plutôt d'un appel d'offres pour le remplacement de nos F-18. À notre avis, dans les circonstances, il n'y a pas vraiment de concurrence ou même d'appel d'offres.

Le JSF est on nous a dit un type d'aéronef particulier, qui joue un rôle de frappe comme élément d'interdiction sur le champ de bataille qui doit attaquer et détruire les forces terrestres hostiles sur le champ de bataille une fois la défense aérienne de l'ennemi détruite par les F-22 Raptor qui sont plus efficaces et aujourd'hui moins dispendieux. Même s'il s'agit d'un aéronef de la cinquième génération, il ne peut pas faire tout ce que fait le F-22 et ne peut apparemment pas faire autant que les avions à réaction construits actuellement pour l'armée de l'air russe, un aéronef qui est actuellement à l'étape de la production, le Su-35S, et un autre aéronef qui est actuellement mis à l'essai, je crois qu'on l'appelle le PAK-FA.

J'ai lu des critiques de ce programme et du programme F-35, et vous avez parlé de la sécurité des hommes et des femmes qui se trouvent à bord de ces aéronefs. Si vous parlez des défenses R-R au Canada, et que nous n'avons que des F-35 et que les nouveaux aéronefs russes peuvent accomplir beaucoup plus que le F-35, qu'allons-nous faire?

M. Dan Ross: Je dois avouer que je n'en connais pas aussi long que vous sur le Su-35. Je serais fort étonné d'apprendre que ces aéronefs soient à la fine pointe de la technologie. Le F-35 peut vraiment faire des choses remarquables, mais il s'agit là de renseignements confidentiels. Le F-22 est sans pareil quand on parle d'application R-R.

M. Carter, mon homologue du Pentagone, a indiqué clairement dans une lettre qu'ils y voyaient là une des options. Cet aéronef ne peut être modernisé ou modifié pour avoir la polyvalence d'un F-35 sans investir des montants faramineux, et c'est pourquoi la United States Air Force a décidé de ne pas acquérir d'autres F-22 pour combler ce rôle de supériorité aérienne. Il est évident que le F-35 représente une nouvelle technologie dont les détails demeurent hautement confidentiels.

Je ne sais pas ce que peuvent faire les aéronefs russes, mais je serais fort étonné qu'ils puissent faire autant que ces nouveaux aéronefs. Seront-ils pratiquement invisibles? Évidemment. Seront-ils vraiment supérieurs à la quatrième génération...? Oui. Cet aéronef russe sera-t-il supérieur ou égal au F-35? Je ne sais vraiment pas.

• (1610)

Le président: Merci. Merci bien.

Merci, monsieur Ross.

Je donne maintenant la parole à M. Hawn.

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

Je vous dirais, monsieur Ross, que c'est précisément pourquoi nous avons besoin d'un avion comme le F-35, qui est le meilleur à notre disposition pour faire face à des ennemis qui... en fait dont nous ne savons pas nécessairement ce à quoi ils ressembleront dans 10 ou 20 ans.

J'aimerais soulever quelques points qui ont été mentionnés par les membres de l'opposition. La comparaison avec le SU-35 a été réalisée par un commandant d'escadre à la retraite de la Royal Australian Air Force, qui pilotait un Mirage-III. C'est le dernier avion qu'il a piloté. Sa comparaison... En fait, ce n'est pas de sa faute; il n'a pas accès à l'information sur le F-35. Il fait une comparaison d'un appareil de cinquième génération avec les connaissances des appareils de quatrième génération, sans comprendre la technologie de cinquième génération.

Nous avons parlé des besoins du Canada. Neuf pays font partie du protocole d'entente et Israël et d'autres pays sont en train de l'examiner. La plupart des pays signataires du protocole d'entente ont des exigences opérationnelles semblables à celles du Canada: nous menons des missions semblables dans des lieux semblables. Évidemment, nous allons mener des missions côte-à-côte avec ces pays à maintes reprises.

Ne pourrions-nous pas dire qu'il est rassurant de savoir que tous ces pays qui mènent des opérations semblables à celles du Canada sont arrivés à la même conclusion? N'est-il pas juste de l'affirmer?

M. Dan Ross: Oui, monsieur, c'est une déclaration fondée. En fait, je pense que le gouvernement britannique a déclaré aujourd'hui qu'il n'allait conserver qu'une petite partie de sa flotte de Tornado, qui doivent être mis à niveau, et des F-35, et qu'ils vont maintenant se procurer le modèle pour porte-avions de l'avion d'attaque interarmées plutôt que le modèle à décollage vertical, de sorte qu'ils installeront des ponts plats sur leurs deux porte-avions.

Ils disent qu'il s'agit d'un avion à la fine pointe de technologie qui possède une gamme de capacités exceptionnellement large, et qu'ils s'attendent à ce que sa durée de vie utile soit de quelque décennies. Cet avion est particulièrement conçu pour fonctionner de façon indépendante dans des environnements très difficiles. L'avion d'attaque interarmées est conçu pour être plus abordable pendant l'ensemble de son cycle de vie, étant donné la production attendue de plus de 3 000 avions. C'est ce que les Britanniques ont dit aujourd'hui.

L'hon. Laurie Hawn: Merci. Et pour ce qui est des plans des Forces canadiennes ou du ministère national de la Défense nationale relativement à un concours... Je ne sais si vous êtes au courant, mais il s'agissait d'une phrase, je dis bien d'une phrase dans un document d'information concernant des imprévus en matière de planification future. Le ministère ne planifiait pas de façon active la tenue d'un appel d'offres compétitif. Est-ce exact?

M. Dan Ross: Oui, monsieur. Je dirige le groupe chargé du matériel. J'aurais été mis au courant s'il y avait eu des plans détaillés pour lancer un appel d'offres compétitif, mais nous devons faire preuve de diligence raisonnable en matière de coûts, de rendement opérationnel, du coût total d'achats et, évidemment, avec Industrie Canada, des incidences industrielles. Par contre, s'il s'était avéré que nous avions eu de sérieuses préoccupations concernant le rendement opérationnel, les coûts, ou d'autres éléments, il aurait été nécessaire de prendre en considération la tenue d'un appel d'offres compétitif. Nous avons passé beaucoup de temps sur cette question précise.

L'hon. Laurie Hawn: Pour ce qui est du prix du F-35, 70 millions de dollars, 75 millions de dollars, c'est beaucoup d'argent. En 1980, nous avons payé par cellule d'aéronef 16 090 000 dollars pour

chacun des CF-18. Pouvez-vous comparer le prix en dollars de cette époque avec ceux de 2015 ou 2016?

M. Dan Ross: À ce que je sache, monsieur, en dollars de 2016, nos F-18 nous auraient coûté 62 millions de dollars. En dollars de 2016, nous nous attendons à payer un prix moyen d'environ 72 ou 73 millions de dollars pour un F-35.

L'hon. Laurie Hawn: Et quelle est la différence en matière de capacité entre un F-18 et un F-35?

M. Dan Ross: C'est époustoufflant. Ils ne se trouvent même pas dans la même catégorie.

L'hon. Laurie Hawn: Merci.

Quand on parle de matériel furtif, peut-on affirmer qu'un aéronef furtif est également un élément de dissuasion? Quand on sait que notre adversaire a des capacités de furtivité, est-ce que cela a le potentiel de faire en sorte qu'un ennemi se comporte différemment?

M. Dan Ross: Oui, monsieur, absolument. Je pense que les adversaires potentiels... qu'il s'agisse d'un déploiement à l'échelle internationale, du continent ou bien pour défendre le Canada, lorsqu'ils savent que le Canada a la capacité de furtivité, que la puissance aérienne existe et qu'ils ne savent pas où elle se situe, qu'ils ne savent pas ce qu'elle va faire... ils pourraient être attaqués et ne s'en rendre compte qu'à la dernière seconde. Je pense que c'est un élément important pour ce qui est de la dissuasion. Ce le serait très certainement pour moi si j'étais du côté de l'ennemi.

L'hon. Laurie Hawn: Pour moi aussi.

Pour ce qui est du plan de participation de l'industrie que vous avez mentionné, est-il possible de présenter certains de ces documents au comité sans pour autant violer les accords?

• (1615)

M. Dan Ross: Oui, monsieur. Il s'agit de documents non classifiés. Il s'agit de plans industriels signés par Industrie Canada et les trois principaux groupes industriels.

L'hon. Laurie Hawn: J'aimerais retourner en arrière pour mettre l'accent sur ce que vous avez mentionné relativement à la diligence raisonnable dont vous avez fait preuve, n'avons-nous pas évalué les F-35 par rapport à d'autres avions comme le Super Hornet, l'Eurofighter et le Gryphon?

M. Dan Ross: Oui, monsieur,

L'hon. Laurie Hawn: Et nous sommes arrivés à la même conclusion que tous ces autres pays, c'est-à-dire que c'est ce dont nous avions besoin.

Voici une question philosophique je suppose. Nous embauchons des personnes comme vous et M. Slack et comme le Colonel Burt pour acquérir du savoir-faire pour vous permettre d'étudier des questions complexes et détaillées à des niveaux très secrets sur une période d'années afin que vous nous donniez des conseils, et à ce moment-là il y a une partie des gens qui disent qu'ils ne pensent pas qu'on devrait vous écouter, mais qu'il faudrait plutôt écouter les personnes qui ont été éloignées du processus pendant cinq ans, qui ne disposent pas des renseignements dont vous disposez et qui font peut-être des comparaisons entre les avions en fonction de leur expérience de pilotage d'un Mirage-III, qui est un avion de troisième génération.

N'est-ce pas un peu frustrant?

M. Jack Harris: La démocratie c'est toujours frustrant, Laurie.

M. Dan Ross: Mon travail consiste à obtenir la meilleure capacité en respectant le budget alloué dans le cadre de la Stratégie de défense *Le Canada d'abord*. Nous travaillons très fort pour demeurer objectifs et factuels. Aujourd'hui mon travail ici consiste à fournir de l'information factuelle et de laisser les membres prendre leur propre décision.

L'hon. Laurie Hawn: Pourrait-on dire — et on parle d'appareils de combat pour les 30 à 40 prochaines années ou à peu près —, selon votre connaissance de l'industrie, que vous avez de toute évidence, qu'il s'agit également de la prochaine génération de capacité industrielle et que cela vise les 30 à 40 prochaines années, mais que ça nous met en bonne position pour ce qui viendra après, c'est-à-dire que si nous ne faisons pas partie de cette étape, nous allons rater les étapes subséquentes?

M. Dan Ross: Oui, monsieur. Il est intéressant de voir que M. Lajeunesse et M. Myers ont récemment écrit aux membres représentant les Associations canadiennes de manufacturiers et exportateurs du Canada et de l'Association des industries aérospatiales du Canada. C'est intéressant. Dans un paragraphe on peut y lire:

En comparaison, le projet d'avion d'attaque interarmées permet aux fournisseurs canadiens de développer des technologies de pointe dans le cadre de la chaîne d'approvisionnement mondial de Lockheed Martin et d'autres entreprises aérospatiales multinationales. Contrairement au modèle de retombées industrielles et régionales traditionnelles, ces entreprises ne seront pas limitées aux possibilités de développement, de maintenance, de réparation ou de modification de nos 65 avions; elles seront en mesure de soumissionner pour toute une panoplie de contrats entourant une flotte mondiale constituée d'environ trois à cinq milles avions.

La lettre poursuit en parlant du transfert des connaissances de technologie de pointe qui a un effet de levier relativement à leurs possibilités concernant d'autres flottes et d'autres contrats à l'échelle mondiale. Je pense que c'est un très bon point. Évidemment, cela ne relève pas de ma responsabilité; c'est une question touchant Industrie Canada.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Ross.

Je cède la parole à M. Regan.

L'hon. Geoff Regan (Halifax-Ouest, Lib.): Merci beaucoup, monsieur Ross d'être ici aujourd'hui.

Est-ce que j'ai tort de dire qu'aucun F-35 n'a encore été construit? Qu'aucun n'a pu voler. Est-ce exact ou bien est-ce que je me trompe à ce sujet?

M. Dan Ross: C'est faux, monsieur.

L'hon. Geoff Regan: Combien de ces avions volent à l'heure actuelle? Pouvez-vous me le dire?

M. Dan Ross: Un nombre assez considérable. Ils commenceront à mettre sur pied leur premier escadron opérationnel l'an prochain.

Dix-neuf ont effectué des vols, monsieur.

L'hon. Geoff Regan: Merci beaucoup. Je suis heureux d'obtenir des renseignements à ce sujet.

Nous avons récemment obtenu une liste de deux pages de capacité obligatoire de haut niveau pour le prochain aéronef qui remplacera le CF-18, et j'ai quelques questions concernant cette liste. À quel moment a-t-elle été rédigée, c'est-à-dire la liste que nous avons reçue au cours des derniers jours?

M. Dan Ross: L'énoncé des exigences pour l'avion d'attaque de prochaine génération a fait l'objet de travail tout au long de la dernière année. Travaux publics et Services gouvernementaux a rédigé la version finale le printemps dernier parce que nous devions

consulter le ministère pour savoir s'il fallait ou pas procéder par voie de protocole d'entente ou d'appel d'offres compétitif.

L'hon. Geoff Regan: Ainsi, ces exigences de haut niveau n'ont pas été données au programme de l'avion d'attaque interarmées en 2001?

M. Dan Ross: Non.

L'hon. Geoff Regan: La dernière fois que vous avez comparu le 15 septembre, vous avez dit que: « les partenaires, y compris le Canada, ont eu une contribution directe dans l'élaboration du document des exigences opérationnelles ».

Bien sûr, vous parliez de la concurrence entre Boeing et Lockheed Martin à cette époque. Existait-il en fait un document qui énumère les exigences du Canada ainsi que ses priorités, qui auraient été données à Lockheed Martin et à Boeing afin qu'ils puissent intégrer ces types d'exigences dans leurs prototypes?

• (1620)

M. Dan Ross: Nos observations portaient sur les Forces aériennes des États-Unis, soit la déclaration SORD des États-Unis — c'est-à-dire les directives stratégiques sur les opérations et les ressources — en détail. Je ne sais pas si nous avons consigné au dossier une présentation officielle que nous avons faite au bureau des projets communs. On pourrait se renseigner. Mais il ne s'agissait pas de notre énoncé des besoins.

L'hon. Geoff Regan: J'aimerais savoir, si il existe un document indiquant quelles étaient les exigences du Canada, si ce document pourrait être transmis au comité afin que les Canadiens puissent avoir une idée ce qu'étaient ces exigences, si elles ont réellement été communiquées et si on en a tenu compte dans le processus?

M. Dan Ross: Je vais essayer de retracer cette information.

L'hon. Geoff Regan: Merci beaucoup.

Également, lors de votre dernière comparution le 15 septembre, vous avez dit que lorsque Lockheed Martin a été choisi pour concevoir l'avion d'attaque interarmées il ne s'agissait pas d'un fait accompli, à savoir que le Canada ou tout autre partenaire allait acquérir cet avion. Il ne s'agissait pas d'un fait accompli.

Cela semble contredire les affirmations du gouvernement sur cette question, à savoir que la participation d'un gouvernement libéral antérieur à ce projet signifiait qu'ils étaient déjà décidés à acquérir cet avion. Vous avez également dit que votre ministère ne se sentait suffisamment confortable pour acquérir cet avion « qu'au cours de la dernière année ou à peu près ».

Pouvez-vous nous donner des explications là-dessus?

M. Dan Ross: Comme je l'ai mentionné plus tôt dans mes observations, selon les sous-ministres adjoints, la concurrence entre le F-35 de Lockheed Martin et le F-36 de Boeing était essentiellement un appel d'offres compétitif pour sélectionner les chasseurs de la prochaine génération, de la cinquième génération, pour le monde occidental, parce que personne d'autre ne pouvait se le permettre.

Les États-Unis et huit autres pays ont participé à ce processus, et les États-Unis ont tenu compte des besoins, des intérêts et des exigences opérationnelles de leurs partenaires. Cela devait se passer ainsi, sinon on n'aurait pas continué à participer au processus s'ils ne l'avaient pas fait.

Vous avez raison. À l'époque, nous n'avions pas pris de décision précise pour remplacer nos F-18. Nous gérons leur vie en fatigue pour que cette flotte puisse continuer à être opérationnelle jusqu'aux années 2015 à 2020, et c'est la situation actuelle. Il n'était pas nécessaire de prendre une décision à ce moment-là de demander au gouvernement et d'obtenir son approbation pour remplacer ces aéronefs et acquérir des avions d'attaque interarmées. Mais, il était prudent de participer tôt au processus afin d'avoir accès à l'information — c'est-à-dire un accès à de l'information hautement classifiée — et de permettre aux entreprises canadiennes d'accéder à des possibilités liées à de la haute technologie tôt dans le processus, comme elles ont réussi à le faire extrêmement bien.

Par la suite, nous avons diverses options, et il allait en être de même pour les gouvernements suivants. Si le programme d'avion d'attaque interarmées dirigé par Lockheed Martin réussissait, comme ce fut le cas, et qu'il répondait pleinement aux exigences des pays partenaires, le gouvernement aurait alors le choix à ce moment-là d'acquérir ces avions.

Évidemment, nous avons présenté ces options au gouvernement à plusieurs reprises. Nous avons dit très clairement, lors de la dernière occasion, que nous voulions continuer à participer jusqu'à concurrence de 551 millions de dollars sur 40 ans, mais que cela n'exigeait absolument pas, à ce moment-là, de s'engager à faire des acquisitions, et que nous présenterions ultérieurement une recommandation au gouvernement.

L'hon. Geoff Regan: Merci.

Comme vous avez peut-être pu le déterminer d'après ma première question, je ne suis pas un membre habituel de ce comité — en fait, je ne suis pas habitué à recevoir des notes d'allocution avant la tenue de la réunion. Je vous félicite donc sur ce point et je vous en remercie. Je ne sais pas si c'est quelque chose qui se produit régulièrement ici, mais c'est vraiment très plaisant.

Dans votre note d'allocution, vous dites que: « afin de lancer un appel d'offres compétitif, le Canada serait forcé de se retirer de son protocole d'entente ». Mais, le 15 février, vous avez dit que le protocole d'entente « ne vous empêche pas de participer à un autre processus ».

Quel est le bon énoncé? Où pouvons-nous lire dans le protocole d'entente de 2006 qu'un appel d'offres compétitif forcerait le Canada à se retirer de son protocole d'entente? Dans quelle disposition peut-on lire cela?

M. Dan Ross: Il s'agit de l'article 7.6, qui stipule que les pays membres n'appliqueront pas des politiques de retombées industrielles et régionales ni d'éléments compensateurs, et que s'ils souhaitent le faire, ils devront se retirer du protocole d'entente.

L'hon. Geoff Regan: Mais vous avez dit, le 15, que le protocole d'entente ne nous empêche pas de participer à un autre processus.

M. Dan Ross: Vous pouvez toujours participer à un autre processus, mais, si vous choisissez d'acheter des avions d'attaque interarmées à l'extérieur du processus, vous devriez passer par des ventes d'équipement militaire.

• (1625)

L'hon. Geoff Regan: Vous avez dit que le modèle de décollage et d'atterrissage conventionnel du F-35 est estimé à environ 72 millions de dollars.

M. Dan Ross: Entre 70 et 75.

L'hon. Geoff Regan: Près de 70 à 75 par avion.

Pouvez-vous nous montrer des documents justifiant ces chiffres?

M. Dan Ross: Ces chiffres proviennent de documents émanant du gouvernement des États-Unis, du bureau de projet commun. Et il faudrait vérifier pour voir si nous avons l'autorisation de diffuser ce document.

Le président: Merci beaucoup.

[Français]

Monsieur Bachand, vous avez la parole.

M. Claude Bachand: Merci, monsieur le président.

Monsieur Ross, je suis content de savoir que vous allez déposer les spécifications de l'avion que vous avez retenu. J'imagine qu'il va être conforme aux spécifications que vous avez demandées, forcément.

Toutefois, on nous demande de faire un acte de foi, et j'ai beaucoup de difficulté à accepter de faire un acte de foi, parce que je dis souvent que nous sommes ici pour défendre les intérêts des contribuables. J'ai posé une question au général Deschamps, l'autre jour, parce que j'avais lu des articles sur les simulations. Dans certaines simulations, le Typhoon pouvait battre le F-35, alors qu'on entend depuis le début que le F-35 est imbattable. Je sais aussi que Boeing, dans certains cas, peut battre le F-35. Je me fais répondre par le général que cette information est classifiée.

Êtes-vous favorable à ce que cette information soit classifiée?

[Traduction]

M. Dan Ross: Je ne connais aucune simulation. Je serais quelque peu surpris d'apprendre que des avions de quatrième génération, qui ne peuvent pas détecter des avions de cinquième génération, pourraient réussir, mais je n'ai pas vu ces simulations, monsieur.

[Français]

M. Claude Bachand: C'est le problème. On nous demande de faire un acte de foi. On nous dit qu'on ne peut pas les voir. En plus, on me dit que les documents qu'on pourrait me remettre seraient quasiment inutiles. Je vous remercie beaucoup. On m'a donné les documents, ils sont devant moi. Je vois la hauteur, la longueur et l'envergure de l'avion. Tout cela, je peux le savoir en utilisant un galon à mesurer. Je n'aime pas cette attitude.

Au fond, nous, les députés voulons savoir si on en a pour notre argent. Si on nous cache des détails à cause, censément, d'une classification secrète, je n'aime pas cela. J'espère que les autres témoins qui vont se présenter devant nous, les représentants de Boeing ou d'Eurofighter, vont nous faire part de leurs simulations. Cela forcerait peut-être Lockheed Martin à dévoiler les siennes. Si Boeing et Eurofighter nous font part d'une simulation montrant qu'ils sont en mesure de battre des F-35 dans le cadre de différents scénarios, j'espère que Lockheed Martin va nous sortir ses scénarios montrant qu'il les bat dans d'autres situations. Je crois qu'il est important pour nous de le savoir.

De plus, selon vous, y aurait-il des coûts si nous nous retirions du protocole d'entente? Le ministre a semblé dire que si on se retirait du protocole d'entente, cela risquait de nous coûter très cher. Selon vous, y aura-t-il des coûts provoqués par le fait que nous nous retirions du protocole d'entente?

M. Dan Ross: Oui, monsieur.

[Traduction]

Il y a de nombreux coûts d'impliqués dans un retrait. Il existe deux scénarios. Dans un scénario, on se retirerait du processus tout en voulant tout de même se procurer des F-35. Pour ce faire, il faudrait avoir recours à la vente de matériel militaire à l'étranger et payer les prix de vente connexes. Il y a par ailleurs des coûts associés si on veut se retirer du processus et ne pas acheter de F-35. Il faudrait alors compenser nos pays partenaires pour la récupération des coûts de recherche et de développement. Par exemple, nous nous sommes engagés auprès de nos partenaires à contribuer 550 millions de dollars sur la durée du programme d'avion d'attaque interarmées. Ils ont programmé notre contribution dans les coûts de développement, les coûts de lancement et les coûts d'usinage, etc., nous nous sommes engagés à fournir cette contribution. Si l'on se retire, il faut respecter des dispositions contractuelles. Il faudrait négocier un certain coût que nous aurions tout de même à payer. Cela ne se ferait pas automatiquement ni gratuitement, c'est-à-dire on ne pourrait pas uniquement se retirer du processus et dire, c'est bien dommage aux huit pays amis et se retirer avec notre argent.

Je ne peux pas vous donner de chiffre relativement à ce coût. Il ne serait pas insignifiant. Et je ne peux pas vous citer la disposition du protocole d'entente, mais cette disposition s'y trouve bel et bien.

• (1630)

[Français]

M. Claude Bachand: J'en ai un ici, en anglais, que je vais citer. Il s'agit de l'article 19.4.3 qui se lit comme suit:

[Traduction]

... cependant, en aucun cas la contribution financière totale du participant se retirant de l'entente comprenant les frais de cession du contrat ne peut-elle dépasser la part totale du participant des coûts financiers maximaux prenant la forme de contribution financière conformément à la section V...

[Français]

Dans la section V — ce que vous dites est vrai —, le gouvernement s'est engagé à consacrer 550 millions de dollars au programme.

[Traduction]

M. Dan Ross: Monsieur, on dit simplement que les coûts de retrait ne peuvent pas dépasser la somme promise par le participant. Il s'agit d'une condition qu'on retrouve de façon habituelle dans les ententes contractuelles.

[Français]

M. Claude Bachand: Cependant, qu'arrive-t-il si on se retire avant d'avoir dépensé les 550 millions de dollars? Y aurait-il des amendes autres que celle que vous dites, c'est-à-dire qu'il faudrait maintenant envoyer de l'argent dans le chapeau parce que l'on aurait bénéficié de recherche et de développement et qu'en se retirant les autres pourraient diviser ce montant entre eux et qu'il y aurait donc des coûts? Selon vous, si on ne se rendait pas à 550 millions de dollars et que l'on décidait d'arrêter le projet, y aurait-il d'autres coûts associés?

M. Dan Ross: Non, parce les 550 millions de dollars auraient déjà été payés.

M. Claude Bachand: Ce montant est-il déjà payé?

M. Dan Ross: Oui, mais ce sera fini dans 40 ans.

M. Claude Bachand: Parlez-vous d'ici la fin du contrat? À l'heure actuelle, quel montant, environ, a déjà été payé? Est-ce environ 150 millions de dollars?

M. Dan Ross: À l'heure actuelle, nous avons payé 168 millions de dollars.

M. Claude Bachand: Combien cela a-t-il rapporté jusqu'à maintenant? Est-ce environ 400 millions de dollars? En effet, 144 contrats ont été octroyés.

M. Dan Ross: Ce n'est pas une question de contrats.

[Traduction]

Il s'agit plutôt de la contribution que nous avons accepté de payer annuellement: la somme initiale de 10 millions de dollars, les 150 millions et une part du dernier protocole d'entente.

[Français]

M. Claude Bachand: Au moment où l'on se parle, l'argent que l'on a donné a-t-il été profitable pour les compagnies canadiennes?

M. Dan Ross: Absolument.

M. Claude Bachand: Le montant a triplé, n'est-ce pas?

M. Dan Ross: Oui, on a payé 168 millions de dollars et on a déjà des contrats pour une somme totale de 850 millions de dollars.

Le président: Merci, monsieur Bachand.

Monsieur Braid, vous avez la parole.

[Traduction]

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

Merci, monsieur Ross, d'avoir accepté notre invitation.

Commençons par ceci, monsieur Ross. En guise de résumé, pourriez-vous nous expliquer quelles seraient les conséquences de retrait du protocole d'entente de la part du Canada?

M. Dan Ross: Comme je l'ai déjà dit, il y aurait sans doute deux scénarios possibles. Selon le premier, les autorités canadiennes désireraient tout de même acheter les F-35, ce qui nous serait possible, en payant plus, mais il faut savoir que les retombées économiques seraient beaucoup moins intéressantes et ne pourraient dépasser la valeur du contrat, qui se chiffrerait à environ 5 milliards de dollars, par rapport au 12 milliards stipulés par le protocole d'entente.

Ce qui est encore plus important, c'est que les sociétés canadiennes ne pourraient plus profiter des retombées. Certes, les contrats en cours ne seraient pas annulés, les pièces commandées seraient livrées, mais ils ne seraient pas renouvelés et les nouvelles retombées économiques dans le secteur de l'aérospatial ne se matérialiseraient jamais.

M. Peter Braid: Serait-il possible d'être partie au protocole d'entente et de lancer un appel d'offres en même temps?

M. Dan Ross: Je vous répète que je ne pense pas que ce soit possible.

• (1635)

M. Peter Braid: Si nous nous retirions du protocole pour lancer un appel d'offres, qu'en ressortirait-il?

M. Dan Ross: Quand on évalue les différents fabricants tout en tenant compte des caractéristiques essentielles recherchées en matière de protection, de longévité, d'accessibilité financière, etc., dans un avenir de 30 à 40 ans, on se rend compte qu'il n'y a en fait qu'une solution, à savoir les F-35. De plus, le gouvernement américain refuse de soumissionner dans le cadre d'un appel d'offres. Il se contente de donner une espèce de devis — il ne rédige pas de DP —, comme pour dire « si vous êtes preneur, voici le prix que vous allez payer ».

Ensuite, il faudrait négocier avec les fabricants pour obtenir les retombées économiques, qui seraient bien moins intéressantes, bien évidemment que celles qui seraient associées à une participation directe à un accord visant la construction d'au moins 3 000 aéronefs étant donné que seulement 65 chasseurs sont visés dans la période du contrat initial.

M. Peter Braid: En définitive, on se retrouverait à acheter le même chasseur à un prix beaucoup plus élevé.

M. Dan Ross: Oui, c'est bien ça.

M. Peter Braid: Permettez-moi de vous citer les propos de M. Williams, le dernier témoin qui a comparu à la précédente séance du comité. D'après lui, les ministres prétendent que l'aéronef en question répond le mieux à nos besoins. Quand on lui a demandé comment il pouvait en être sûr, le ministre MacKay a répondu qu'il se fondait sur des notes d'information qu'il avait obtenues du ministère de la Défense nationale. Malheureusement, une analyse interne ne peut qu'être biaisée.

Premièrement, comment réagissez-vous à ces propos? Deuxièmement, un ministre n'est-il pas sensé obtenir ses conseils de son propre ministère et de ses propres fonctionnaires?

M. Dan Ross: Obtenir les informations pertinentes sur les aéronefs disponibles, c'est un travail qui doit être effectué par des professionnels compétents et qui ne peut se faire sans avoir accès à des informations hautement secrètes, accès qui nous est accordé grâce à nos alliés. Pour ce qui est des chasseurs F-35, le fait que nous soyons parti au protocole d'entente nous permet d'avoir accès aux informations pertinentes.

D'autre part, au sein du ministère, il existe un esprit de contestation rigoureux et souvent impitoyable. En effet, le vice-chef, son état-major, le groupe de travail sur le développement des Forces exigent que le chef d'état-major de la Force aérienne justifie ses opinions relativement à la question de capacité. Pour ma part, je me suis fait une réputation de celui qui remet en question les exigences, non pas parce que je ne suis pas d'accord avec le chef d'état-major, mais plutôt parce qu'il faut que nous puissions défendre notre position devant le Conseil du Trésor, le Bureau du Conseil privé et les ministères des Finances et des Travaux publics et Services gouvernementaux. Ainsi, beaucoup d'observateurs ne connaissent pas les rouages du conseil de gestion de programme ou du conseil interarmées de développement des Forces; il s'agit là de deux organes difficiles à berner et les conseils qu'ils fournissent au ministre par le biais du chef d'état-major sont très rigoureux.

M. Peter Braid: J'espère avoir le temps de poser une dernière question.

Relativement à l'énoncé des besoins dans le cadre d'acquisition militaire de taille comme les F-35, ou même les C-18, est-il inhabituel d'avoir certains éléments secrets? Était-ce le cas pour les CF-18?

M. Dan Ross: C'est tout à fait normal. D'ailleurs, ce n'est pas nous qui avons demandé que certains éléments soient secrets; ce sont les Américains, en raison de la technologie du gouvernement américain en jeu. Les soumissionnaires doivent jouir de cote de sécurité adéquate avant d'avoir accès aux parties secrètes des appels d'offres. C'est une procédure tout à fait normal.

Le président: Merci.

Monsieur Boughen, vous avez cinq minutes.

M. Ray Boughen (Palliser, PCC): Merci, monsieur le président. Monsieur Ross, merci d'avoir accepté de nous consacrer une partie de votre journée.

Nos débats au sujet du F-35 me rappellent cette affaire du NFTC et de la 15^e Escadre Moose Jaw et des débats qu'elle avait suscités au Parlement. On s'est finalement rendu compte que Bombardier, à qui on a octroyé le contrat, était la seule société suffisamment grande et sophistiquée pour mener à bien le programme. La situation dans laquelle nous nous retrouvons aujourd'hui est-elle comparable? Faisons-nous affaire à un fournisseur unique tout simplement parce que nos exigences sont telles que seul un petit nombre de sociétés sont en mesure d'y répondre? Qu'en pensez-vous?

M. Dan Ross: Je ne suis pas au courant des nouveaux développements dans l'affaire Bombardier.

Par contre, il est vrai qu'on n'a jamais vu de programme aussi complexe et difficile, sans parler du fait qu'il faut être en mesure de produire trois variantes différentes... Lockheed Martin est-elle la seule société à pouvoir répondre à nos exigences? Je m'avancerais peut-être un peu trop en disant cela. La société Boeing, bien évidemment, a répondu à l'appel d'offres, tout comme McDonnell Douglas, mais cette dernière s'est retirée. Ce qu'il y a de sûr, c'est qu'un tout petit nombre de multinationales dans le monde sont en mesure de répondre à l'appel et seul le gouvernement américain est assez riche pour financer des prouesses technologiques de ce genre.

Comme je l'ai dit dans ma déclaration préliminaire, ou peu de temps après, aux États-Unis, chaque année, 60 milliards de dollars sont consacrés au développement technologique.

• (1640)

M. Ray Boughen: Merci.

Il me reste une dernière question. Voudrions-nous vraiment que nos fils, filles ou petites-filles, comme vous l'avez dit dans votre déclaration préliminaire, se retrouvent dans une position moins que favorable parce que leurs adversaires sont équipés d'aéronefs plus sophistiqués que les nôtres? Qu'en pensez-vous?

M. Dan Ross: Je ne peux m'exprimer qu'en mon propre nom. D'un point de vue personnel, ça me mettrait très mal à l'aise. Mais comme je le dis, les chances de rentrer chez soi en vie sont très différentes: dans 15 ou 20 ans ces chances seront de une sur 20. Ce n'est pas acceptable comme probabilité, notamment, à la lumière du fait qu'on a investi 5 milliards de dollars pour 65 aéronefs.

M. Ray Boughen: Non.

Merci. Je partagerai mon temps avec M. Hawn.

Le président: Monsieur Hawn, vous avez trois minutes.

L'hon. Laurie Hawn: Parfait.

Monsieur Ross, je voudrais revenir sur les simulations et sur le fait que d'autres entreprises disent que dans leurs simulations leur équipement est meilleur que...

M. Dan Ross: Ça m'étonne.

L'hon. Laurie Hawn: Oui, je suis tout à fait sidéré.

Mais parlons de parti pris. Vous avez souvent affaire à des entreprises qui vous disent qu'elles font le meilleur... Je voudrais comparer ce parti pris c'est-à-dire d'une entreprise qui cherche à vous vendre quelque chose, au parti pris qu'auraient les ministères de la Défense nationale, des Travaux publics ou de l'Industrie. Ces ministères cherchent à obtenir le meilleur équipement ou meilleur prix pour la meilleure participation industrielle, en prenant une décision qui, comme vous le dites, est fiable dans la rue? Comment compareriez-vous ces deux partis pris?

M. Dan Ross: Je ne peux pas me permettre d'avoir un parti pris; ce n'est pas défendable. Industrie Canada, Travaux publics, le Conseil du Trésor jouent tous un rôle de questionnement. Ils ont chacun leurs mandats et leurs responsabilités et les prennent très au sérieux. Mais le dernier mot sur les besoins doit revenir à ceux dont la vie en dépend. Le Chef d'état-major peut avoir le dernier mot tout comme le ministre.

D'après mon expérience, les fonctionnaires d'Industrie sont des gens honorables qui travaillent très fort, qui ont un bon code d'éthique, mais ils croient aussi en leur produit et veulent vous dire que c'est le meilleur. Quant aux simulations, leurs simulations montrent effectivement que leur équipement gagne toujours. Mais s'il y a un gagnant, c'est qu'il y a forcément un perdant. Je ne sais pas qui il est, mais...

L'hon. Laurie Hawn: Donc, si vous avez un intérêt là-dedans, c'est d'obtenir le meilleur équipement au meilleur prix pour les meilleures retombées industrielles.

Feriez-vous davantage confiance aux simulations faites par des gens qui sont à notre solde, qui ont une expertise et une grande expérience ainsi qu'un niveau de classification très élevé, qu'à une simulation d'une entreprise qui essaie de vous vendre son produit?

M. Dan Ross: Je me ferais davantage à ces simulations que si elles étaient faites par notre personnel de la défense et de la recherche et du développement. Par cela, j'entends des scientifiques professionnels, qui ont des doctorats, et qui se moquent éperdument que le produit A soit meilleur que le produit B. Mais nous posons des questions très précises sur une technologie et des capacités en termes très scientifiques. Ces gens ne sont pas des pilotes, ce ne sont pas des industriels. Je les trouve très objectifs, mais encore faut-il faire attention à qui l'on pose nos questions, et encore faut-il départager les intérêts commerciaux de ces entreprises.

Par exemple, pour nos véhicules blindés, nous insistons pour qu'une tierce partie indépendante vérifie les résultats de survie, une tierce partie qui ne soit pas à la solde de l'entreprise en question ni ressortissante du pays duquel vient l'entreprise. Nous estimons que c'est là la mesure d'indépendance qu'il nous faut.

Le président: Merci beaucoup.

Monsieur Dryden, vous avez cinq minutes. Souhaitez-vous partager votre temps?

L'hon. Ken Dryden (York-Centre, Lib.): Je crois que Monsieur Wilfert a une question.

Le président: D'accord, monsieur Wilfert, vous avez cinq minutes.

L'hon. Bryon Wilfert: J'ai juste une question.

Dans votre réponse à la question au sujet des avantages, et plus tard en réponse à mon collègue, M. Regan, vous avez cité l'article 7.6 du protocole d'entente de 2006 qui indique que le fait de tenir une compétition obligerait le Canada à se retirer du protocole d'entente.

Mon ouïe n'est pas particulièrement bonne aujourd'hui, mais ma vision est toujours excellente, donc je vais vous lire le passage afin que vous puissiez répondre. Dans la section VII, participation industrielle, article 7.6, on lit:

Nul participant se verra imposer de restriction de partage du travail ou de compensation industrielle ou commerciale qui seraient contraires au présent protocole d'entente. Toutefois, rien n'empêche les secteurs industriels du pays participant de conclure des ententes avec des fournisseurs JSF pour du travail étranger au présent protocole d'entente. [traduction libre]

Qu'en pensez-vous?

●(1645)

M. Dan Ross: Oui, merci.

Je pensais avoir déjà répondu à cette question. La première partie — que M. Slack a aidé à négocier, et qui est d'ailleurs ici présent — prévoit précisément d'empêcher les pays participants au protocole d'entente d'imposer des RIR (retombées industrielles et régionales) ou des compensations industrielles. Le protocole d'entente ne prévoit pas de compensation.

La deuxième partie leur permet de prendre des dispositions de partenariats industriels comme ils le feraient habituellement. J'ai donné l'exemple de l'entreprise Héroux-Devtek et des ententes de participation industrielle concluent entre le gouvernement du Canada et Lockheed Martin, Pratt & Whitney, et GE Rolls-Royce, pour l'acquisition d'aéronefs, qui donnent des occasions d'affaires et de production de matériel pour les chasseurs.

Ce n'est absolument pas incompatible.

L'hon. Bryon Wilfert: Ce n'est absolument pas ce que j'y comprends. Je n'y vois rien au sujet de garanties de compétition ou quoi que ce soit.

Y a-t-il un autre passage qui l'explique? Je viens de citer le passage dont vous parlez, qui précisément prévoirait ce genre de choses. Mais je ne le vois pas et mes collègues non plus. Peut-être y a-t-il un autre...

M. Dan Ross: La phrase dit et je cite: « rien n'empêche les secteurs industriels du pays participant de conclure des ententes avec des fournisseurs JSF pour du travail étranger au présent protocole d'entente. »

Je comprends — et peut-être que j'aurais besoin de me faire conseiller par un avocat — que nous ne pénalisons pas les entreprises de tout partenariat industriel normal qu'ils auraient déjà conclu.

La première partie dit surtout simplement que les RIR et compensations imposées par le gouvernement ne sont pas permises. C'est très différent de la deuxième partie.

L'hon. Bryon Wilfert: Je vous le demande encore, où est-il dit dans le protocole d'entente de 2006 qu'un processus compétitif obligerait le Canada à se retirer du protocole d'entente? Pouvez-vous nous montrer le passage?

L'hon. Geoff Regan: Ça ne se trouve pas à l'article 7.6.

M. Dan Ross: Le protocole d'entente ne le dit pas précisément. Si vous voulez tenir une compétition, comme le prévoient les politiques d'Industrie Canada, qui exigent que dans tout contrat commercial le fournisseur assure 100 p. 100 de la valeur du contrat en contenu canadien et donc en RIR, mais je ne vous apprend rien, il va de soi que l'on ne peut pas être signataire du protocole d'entente et imposer ce genre de chose à une entreprise commerciale.

L'hon. Geoff Regan: Vous dites que le Conseil du Trésor ne peut pas choisir les politiques qu'il aura. Vous dites également que pour un contrat de 16 milliards de dollars, le Conseil du Trésor ne peut pas nous dire que nous ne sommes pas obligés de le faire en vertu du protocole d'entente et qu'on peut donc prendre notre propre décision.

M. Dan Ross: Non. On pourrait demeurer signataire du protocole d'entente et tenir un autre processus, mais on ne peut pas imposer de RIR aux entreprises où on a fait des achats.

L'hon. Geoff Regan: Qu'est-ce qui garantit qu'il y a actuellement des RIR? Il n'y a pas de garanties.

M. Dan Ross: Eh bien, nous prévoyons... Nous avons déjà pour 850 millions de dollars de contrats et nous prévoyons jusqu'à...

L'hon. Geoff Regan: Mais ces contrats ne sont pas garantis dans le protocole d'entente, n'est-ce pas?

M. Dan Ross: Effectivement, ils ne sont pas garantis.

L'hon. Geoff Regan: Lorsque je vous ai demandé où il était dit dans le protocole d'entente qu'un processus compétitif obligerait le Canada à se retirer du protocole d'entente, vous avez répondu que c'était à la clause 7.6, mais je n'y vois rien de la sorte.

M. Dan Ross: Il y a deux choses...

L'hon. Geoff Regan: Ça n'y est pas.

M. Dan Ross: Absolument, ça y est.

L'hon. Geoff Regan: Désolé de vous interrompre.

M. Dan Ross: Ça y est.

Disons que vous venez d'acheter des avions d'attaque interarmées commerciaux. Le gouvernement américain vous dicte le prix, six milliards de dollars ou peu importe, et vous les achetez auprès de Lockheed Martin. Vous allez alors vouloir obtenir des RIR auprès de Lockheed Martin parce que vous ne jouissez plus de la participation industrielle en vertu du protocole d'entente. Cela s'éteint, la vanne est fermée.

L'hon. Geoff Regan: Mais ce n'est pas ce que cela dit.

M. Dan Ross: Non, mais la réalité, c'est que la vanne est fermée? Vous voudriez donc pouvoir avoir des négociations...

L'hon. Geoff Regan: Je vous ai demandé où il en est question dans le protocole d'entente, or, il n'y a rien de la sorte.

Merci, mon temps est écoulé.

Le président: Monsieur Ross, pouvez-vous répondre à cette dernière intervention en 15 secondes?

M. Dan Ross: Je pense y avoir déjà répondu.

Le président: Parfait.

Je cède la parole à M. Payne.

•(1650)

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

S'il me reste du temps de parole, je le partagerais avec M. Hawn.

J'ai deux questions pour vous, monsieur Ross. Dans vos remarques liminaires, vous avez dit qu'il n'y a qu'un seul chasseur de cinquième génération et vous avez parlé des F-22. Ces F-22 n'ont pas été mis à notre disponibilité. Et je pense que M. Harris a parlé des avions russes.

Le Canada pourrait-il acheter des avions russes, et qu'arriverait-il si on achetait un de ces chasseurs furtifs? Pourrions-nous alors collaborer avec nos partenaires?

M. Dan Ross: Nous ne connaissons pas les capacités techniques du chasseur russe. Peut-être que nos gens du renseignement en savent plus long.

Cela rend presque impossible l'interopérabilité avec l'OTAN et le NORAD. La chaîne d'approvisionnement d'entretien de ces avions russes serait extrêmement compliquée. Bref, je pense que ce n'est pas réalisable.

M. LaVar Payne: Donc, nous n'avons pas l'information technique pour savoir s'il s'agit d'un meilleur avion ou non?

M. Dan Ross: Je pense que si on communiquait un intérêt précis au gouvernement russe, il nous donnerait accès à certains renseignements.

M. LaVar Payne: Vous avez parlé d'une lettre que l'industrie avait envoyé à tous les députés au sujet des avantages économiques pour le Canada. Je me demande si vous avez parlé à ces entreprises qui ont répondu à l'appel d'offres ou qui ont reçu des contrats qui leur permettraient d'acquiescer des nouvelles technologies.

M. Dan Ross: En fait, j'ai parlé à M. Lajeunesse pas plus tard qu'hier. C'est le président de l'Association des industries aérospatiales du Canada. Les gens de l'association sont très enthousiastes. Ils sont déterminés et ils ont bon espoir — je dirais même qu'ils ont confiance — qu'ils vont pouvoir investir dans ces technologies dans l'avenir.

Le secteur canadien de l'aérospatial est le troisième ou le quatrième en importance au monde. Nous ne construisons pas de grosses plates-formes, mais nous produisons des composantes et des pièces haute technologie pour de nombreuses plates-formes partout dans le monde. L'entreprise Héroux-Devtek, dont je viens de parler, construit des trains d'atterrissage pour presque tous les avions au monde et elle a un intérêt considérable dans le JSF, tout comme Pratt & Whitney à Montréal, Magellan Aérospatial, etc. Ces entreprises estiment réellement qu'il s'agit là d'un tremplin pour avoir accès à une technologie poussée dans l'avenir.

Bref, comme l'a dit Claude hier, il ne s'agit pas simplement d'une question d'avions d'attaque interarmées, c'est une question de technologie et de projets futurs, d'autres avions et de compétitivité.

M. LaVar Payne: La question est donc la suivante: si nous nous retirions du protocole d'entente, ces entrepreneurs auraient-ils accès à ce genre de technologie afin d'assurer la compétitivité de l'industrie aérospatiale canadienne sur la scène internationale?

M. Dan Ross: Je ne pense pas que l'on puisse répondre catégoriquement à cette question. Les entreprises canadiennes occupent des créneaux technologiques qui sont très pointus. Peut-être que des multinationales qui fabriquent des chasseurs d'attaque interarmées s'adresseraient toujours aux Canadiens pour qu'ils accomplissent une partie de leur travail.

La plupart des contrats actuels ne seraient probablement pas renouvelés et il y en aurait bien moins à l'avenir; toutefois, il y a plusieurs pièces du chasseur d'attaque interarmées que seul le Canada peut produire. Mais quelle est l'envergure de cette spécialité? Je pense que ce chiffre d'affaires serait de loin inférieur à ce que le pays pourrait réaliser si nous continuions d'adhérer au protocole d'entente.

M. LaVar Payne: Donc, si on se retirait du protocole d'entente, on ne s'assurerait que ces 65 avions interarmées. Qu'arriverait-il à ces quelque 3 000 autres occasions d'affaires?

M. Dan Ross: Si la politique classique des retombées industrielles et régionales s'appliquait, nous ne pourrions compter que sur ce contrat de 65 chasseurs. Il s'agirait d'un contenu presque exclusivement canadien, et la différence serait assurée par des compensations versées par Lockheed Martin et ses partenaires.

L'autre option, c'est que nous pourrions évidemment construire ces pièces et composantes ainsi que réparer et remettre à niveau le parc international de 3 000 à 5 000 chasseurs pour de nombreuses années à venir.

J'estime que les avantages du protocole d'entente sont bien supérieurs pour Industrie Canada.

•(1655)

Le président: Merci. *Thank you very much.*

Je passe maintenant la parole à Mme Gallant.

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

Ai-je cinq minutes complètes?

Le président: Oui.

Mme Cheryl Gallant: Bien.

Les députés de l'opposition nous disent qu'ils se préoccupent énormément des surplus de coûts engagés au États-Unis. Ils disent que cela aura des retombées sur le coût pour le Canada.

Les coûts de développement et les dépassements de budget augmenteront-ils le coût des F-35 pour le Canada?

M. Dan Ross: Le gouvernement américain a décidé de ne pas refiler le coût supplémentaire à ses pays partenaires, et le Pentagone se porte responsable de tout dépassement de coût et de délai imputable aux essais. Cela a été clair dès le départ.

Mme Cheryl Gallant: Un témoin nous a déjà qu'il fallait faire un appel d'offres en bonne et due forme pour le remplacement des F-18, même si cela aboutissait quand même à l'achat de F-35 parce que c'était beaucoup plus transparent.

Dans le meilleur des cas, combien de temps ce nouvel appel d'offres prendrait-il? Y aurait-il un laps de temps entre le retrait des F-18 et la mise en service des F-35? Quel est en serait le coût, et je dis bien « coût » et non pas « prix »? Pourriez-vous nous le donner en termes de proportion d'augmentation du coût du F-35 et, bien entendu, de temps qu'il faudra à nos fonctionnaires pour mener l'exercice?

M. Dan Ross: Cela est lié à un certain nombre de questions. Par exemple, si vous n'aviez qu'à obtenir un seul avion de chasse de cinquième génération et que vous deviez le faire en vertu du régime des ventes militaires étrangères, cela ferait monter les coûts. Le programme d'acquisition comprend en effet une augmentation des coûts, comme je l'ai précisé dans mes remarques liminaires.

Pour ce qui est du processus, un programme de cette ampleur et de cette complexité nécessiterait plusieurs années, probablement au moins quatre ans. Il faudrait aussi que le ministère des Travaux publics, mes propres équipes et d'autres encore lui accordent des dizaines de millions de dollars d'appui. Il coûterait vraisemblablement 20 ou 30 millions de dollars.

À mon avis, les coûts les plus lourds relativement aux avions d'attaque interarmées correspondraient à la chaîne d'approvisionnement internationale, dont on est en train de mettre au point les

derniers détails. Il faudra qu'on précise qui fournit quelle pièce et intégrer cela dans une chaîne de production très efficace afin de réduire les coûts au minimum dans les plus brefs délais. Or, on nous a dit très clairement qu'on tenait à ce que la chaîne de production soit établie d'ici la fin de 2010.

Si l'on attendait jusqu'en 2013-2014 pour faire des promesses d'achat, cela entraînerait des conséquences graves sur l'industrie canadienne et sa capacité de participer car sinon, on est exclu de la participation industrielle.

Mme Cheryl Gallant: S'ajoute aussi à cela les pertes liées à la non-participation au programme de redevances, tout au moins, à mon avis.

M. Dan Ross: Oui, madame Gallant.

Mme Cheryl Gallant: Vous avez mentionné la chaîne d'approvisionnement. En raison de la profonde percée sur le marché, à part le contrat des F-35 — prenons par exemple l'entreprise Haley Industries, mentionnée par le vice-président de Magellan devant notre comité, qui s'occupe des produits moulés en sable nécessaires aux moteurs à réaction... La participation au processus de construction de l'avion d'attaque interarmées a permis à l'entreprise de faire connaître sa gamme de produits à des sociétés et à des pays avec lesquels elle n'aurait probablement pas fait affaire auparavant. Il me paraît donc tout à fait logique de penser qu'on invitera peut-être Haley Industries à soumissionner à d'autres appels d'offres, outre celui du F-35. Est-ce possible? Et non seulement par rapport à cette entreprise, mais aussi à d'autres qui, par le passé, n'ont pas eu accès au marché international que représente ce projet.

M. Dan Ross: C'est une idée à laquelle M. Lajeunesse tient beaucoup, à savoir qu'il n'est pas seulement question de l'avion d'attaque interarmées ici, mais bien de la réputation des entreprises canadiennes à l'échelle internationale et des possibilités pour elles de participer à des programmes aérospatiaux. Et cela me paraît sensé.

Il est difficile de percer sur le marché aérospatial. Les exigences en matière de navigabilité technique sont extrêmement rigoureuses. La participation à un programme semblable à celui de l'avion d'attaque interarmées s'accompagne nécessairement d'une certification garantissant la navigabilité technique, sans quoi il est impossible de réaliser des ventes. Ce marché comporte donc bien des aspects. Je ne suis pas spécialiste en la matière ni un expert d'Industrie Canada, mais je suis tout de même chargé de la navigabilité technique au sein d'un ministère. Je sais fort bien à quel point nous devons nous conformer à des exigences rigoureuses pour devenir fournisseurs, même pour les aéronefs dont nous disposons déjà. Cela dit, réussir à s'implanter sur ce marché constitue un avantage extrêmement important.

•(1700)

Le président: Merci. Je vous remercie.

Monsieur Wilfert, je crois savoir que vous allez partager votre temps de parole.

L'hon. Bryon Wilfert: Oui, c'est M. Dryden qui commencera, et s'il reste du temps, je prendrai le relais.

Le président: Monsieur Dryden.

L'hon. Ken Dryden: Je vous remercie, monsieur le président.

Je vous remercie, monsieur Ross.

Vous avez affirmé que la durée utile prévue d'un appareil de ce genre est d'une quarantaine d'années et vous avez aussi parlé du F-18 et des circonstances dans lesquelles il a été mis en service aux alentours de 1980. À l'époque, personne n'aurait imaginé les événements à venir au Kosovo, au Koweït ou en Afghanistan. Personne n'aurait non plus imaginé la chute du mur de Berlin et l'effondrement de l'Union soviétique.

Je suppose que lorsqu'un processus de ce genre est enclenché, le ministère des Affaires étrangères effectue une réflexion prospective du monde pour les prochaines 40 années, bien qu'on ne puisse jamais éviter les surprises. On fait quand même du mieux qu'on peut afin d'imaginer quels seront les besoins à venir. Je suppose aussi que ce n'est pas le ministère de la Défense nationale qui établit la politique étrangère du Canada, mais qu'il participerait quand même à l'examen de ce sujet par le ministère des Affaires étrangères. Je pense aussi qu'une fois cet examen effectué, le ministère de la Défense nationale serait tenu de concevoir un plan susceptible de nous préparer le mieux possible pour ces 40 prochaines années.

Ai-je raison? Est-ce le processus que l'on suit? Et le cas échéant, où se trouve ce plan des Affaires étrangères? S'agit-il d'un document que vous seriez en mesure de déposer auprès de notre comité afin que nous puissions le consulter? Cela me paraît une question centrale relativement au programme d'acquisition des F-35. Comment imagine-t-on les années suivant 2020 quant à l'utilisation de cette technologie très coûteuse?

M. Dan Ross: À ma connaissance, les Affaires étrangères ne disposent pas d'une évaluation détaillée des menaces à venir. Toutefois, je suis au courant du fait que les services du renseignement de notre pays, y compris le chef du renseignement de la Défense, effectuent ce genre d'analyse. Je ne participe pas à ce processus qui se déroule aux Affaires étrangères, alors je ne devrais pas en parler.

Enfin, je le répète, les services du renseignement effectuent une analyse passablement rigoureuse des menaces auxquelles nous sommes exposés, menaces qui naissent à la fois des capacités politiques et technologiques, et pour ma part, je me tiens au courant de ces dernières.

L'hon. Ken Dryden: Monsieur Ross, je comprends ce que vous dites, mais cela me paraît presque renversant. Il est question ici de dépenses substantielles, d'un énorme engagement à réaliser au cours des prochaines années. Or, vous savez aussi bien que moi que lorsqu'on dispose d'une technologie, on finit souvent par s'en servir. Par conséquent, la technologie n'est pas toujours fonction de la politique; en fait, c'est souvent le contraire.

Par conséquent, la décision que nous allons prendre au sujet de ces aéronefs aura une incidence très considérable sur la nature de notre politique étrangère au cours des 40 prochaines années. C'est une chose de disposer du genre de renseignement de sécurité que vous évoquez, et je comprends fort bien cela. Toutefois, à mon avis, une décision de ce genre doit forcément s'enraciner dans une conception des 40 prochaines années. Autrement, comment pourrions-nous savoir si le choix d'effectuer une telle dépense est justifié?

• (1705)

M. Dan Ross: Je ne suis pas sûr qu'il soit possible d'envisager les menaces que nous réserve l'avenir comme nous l'avons fait il y a 25 ans, par exemple...

L'hon. Ken Dryden: Monsieur Ross, nous le faisons constamment. Nous le faisons dans le domaine de la santé, par exemple. Nous ignorons ce qui va arriver, mais nous devons y aller de suppositions les plus éclairées possible, autrement, comment pour-

rions-nous planifier l'avenir? Oui, nous ne sommes pas en mesure de savoir ce que l'avenir nous réserve au détail près, mais l'exercice de prospective auquel nous nous livrons est essentiel.

M. Dan Ross: Ici, je me hasarde sur le terrain de renseignements classés très secrets, et je dois admettre que je ne suis pas vraiment au courant du genre d'analyse détaillée qu'on effectue à cet égard. Cela dit, on déploie des efforts très considérables à l'étude des menaces qui pourraient venir peut-être de la Russie, de la Chine ou de la Corée. On essaie de voir à qui s'adressent de telles menaces, ce qu'elles entraîneraient et ce à quoi nous devrions nous préparer.

L'hon. Ken Dryden: Cependant, dans les premières remarques que vous nous avez faites, vous avez affirmé que tout cela est une question de risque plus ou moins élevé pour nos enfants et nos petits-enfants. Quelles que soient les décisions que nous prenons en matière de politique étrangère, elles sont le fruit d'un choix. Si nous n'empruntons pas telle voie, nous en emprunterons une autre.

Le président: Je vous remercie beaucoup.

Je vais maintenant devoir donner la parole à M. Bachand.

[Français]

Vous disposez de cinq minutes.

M. Claude Bachand: Merci, monsieur le président.

Monsieur Ross, je vais vous lire un extrait d'un document qui a été produit par les forces israéliennes. Je vais le lire en anglais parce que, naturellement, il est encore en anglais:

[Traduction]

Pendant ce temps, Lockheed Martin tente d'accélérer les commandes de F-35, bien que cet appareil soit censé demeurer à l'essai jusqu'en 2015. Un carnet de commandes bien rempli permettrait à la compagnie de vendre au premier acheteur un nombre élevé des premiers appareils à des prix beaucoup plus bas à l'unité, grâce à cette méthode de la moyenne d'achat. Ce prix réduit se substituerait aux 150 à 170 millions de dollars prévus les premières années et aux quelque 100 millions de dollars projetés pour l'achat du même aéronef trois ans plus tard.

Plutôt intéressant, n'est-ce pas? Pourtant, nous serions plutôt portés à croire qu'il est préférable de le faire avant de commander les avions.

Une telle dynamique est courante lors d'achat d'appareils militaires en tous genres, mais le programme du F-35 est en retard de cinq à sept ans par rapport à son créneau de marché idéal. Les clients éventuels détenant des parcs aériens qui arrivent au terme de leur durée utile hésitent à payer ces coûts de première production, et s'ils sont assez nombreux à se retirer du dossier, l'ensemble du programme des F-35 risque d'être compromis.

[Français]

Je voudrais savoir si vous convenez de ce que je viens de lire. Pendant que vous allez vous expliquer, pourriez-vous nous dire si, au moment où on se parle, on connaît le coût approximatif de l'avion qu'on va acheter de Lockheed Martin?

[Traduction]

M. Dan Ross: Il est dans l'intérêt du Canada que le système de fixation des prix demeure tel quel. Si, par exemple, vous établissiez un prix moyen correspondant à la plus grande efficacité et à la plus faible et que vous poussiez tout cela à la hausse, on assisterait effectivement à une modeste augmentation du prix.

Or, nous ne tenons pas à payer un tel prix. Nous avons en effet prévu d'étirer la vie utile de notre flotte de F-18 pour attendre le moment où le coût des F-35 sera à son plus bas, c'est-à-dire pendant la période la plus rentable du cycle de production.

Les premiers acheteurs aimeraient beaucoup que nous majorions ce prix moyen, et ils paieraient moins maintenant — parce que nous baisserions leur prix et nous ferions augmenter le nôtre de 2016 à 2018. Toutefois, nous ne l'avons pas fait, c'est parce que cela nous coûterait de l'argent.

Remarquez que la Marine et l'Aviation américaines feront partie de ces premiers acheteurs. Elles n'ont pas le choix, car on est en train de mettre au rancart leurs F-16, F-18 et F-15, ce qui les accule à acheter de nouveaux appareils. En effet, la Marine et l'Aviation ont vraiment besoin de disposer de leur avion d'attaque interarmées. Elles paieront donc le prix de production plus élevé plus tôt, ce qui ne les empêchera manifestement pas de profiter aussi de la période des prix les plus avantageux lorsque nous serons disposés à acheter.

Nous sommes tout à fait au courant de cette question et nous sommes satisfaits de notre situation.

[Français]

M. Claude Bachand: Donc, vous n'êtes pas en mesure de nous dire, à ce moment-ci, qu'un avion F-35 que le Canada va acheter vaudra 100 millions de dollars, 120 millions de dollars ou 175 millions de dollars, parce que s'il y a des pays qui se désistent, ça risque de nous coûter plus cher. On n'a donc pas une idée, à ce moment-ci, du prix que coûtera cet avion au moment d'en prendre livraison.

• (1710)

[Traduction]

M. Dan Ross: Monsieur Bachand, nous avons une très bonne idée du prix — une très bonne idée — et les coûts réels sont inférieurs à... L'Independent Budget Office du Pentagone a effectué un examen très approfondi et il a prévu une certaine marge d'autofinancement au fur et à mesure que la production s'effectuera. Les coûts réels sont inférieurs à ce plancher et nous nous attendons donc à payer entre 70 et 75 millions de dollars lorsque nous achèterons les aéronefs. Une fois les essais de ces appareils terminés et au fur et à mesure que la chaîne d'approvisionnement internationale prendra de l'ampleur et deviendra de plus en plus efficace, on espère dépasser de telles prévisions et entraîner le prix encore plus bas.

[Français]

M. Claude Bachand: Pouvez-vous nous donner une idée des partenariats? Il y a trois types de partenariats: le partenariat n° 1, où le Royaume-Uni est seul; le partenariat n° 2, qui comprend l'Italie et les Pays-Bas, et le partenariat n° 3, où le Canada et quelques autres pays sont signataires de l'entente. Que signifie être un partenaire de niveau 3 avec Lockheed Martin?

[Traduction]

M. Dan Ross: Je ne suis pas en mesure de vous donner davantage de détails. Il faudrait qu'à cette fin, je vous obtienne plus de renseignements. Cela ne représente aucun désavantage précis pour le Canada. Nous avons déboursé moins d'argent que les Britanniques, mais franchement, le prix de notre appareil est tout à fait identique à celui que tout autre partenaire paiera au cours de la même année de production. Il est identique au prix que les Britanniques paieraient même, et nos entreprises canadiennes ont admirablement tiré leur épingle du jeu. En tant que partenaires de niveau 3, nous avons contribué moins que les autres, mais nous obtenons tout à fait le même matériel, alors nous avons obtenu de très bons résultats.

[Français]

M. Claude Bachand: J'invoque le Règlement, monsieur le président. Puisque M. Ross m'a gracieusement offert de me donner

les détails de ce que signifie être partenaire de niveau 3, serait-il possible qu'il dépose cela auprès du greffier, afin que les membres du comité aient la possibilité de consulter ce document?

Le président: Merci bien, nous prendrons cela en note.

M. Dan Ross: Ça me fera plaisir.

Le président: Parfait, merci.

[Traduction]

Nous allons maintenant donner la parole à M. Harris.

M. Jack Harris: Je vous remercie, monsieur le président.

Monsieur Ross, j'aimerais qu'on tire quelque chose au clair, car on parle beaucoup de la possibilité de se retirer du protocole d'entente. Or, jusqu'à maintenant, ce protocole nous a été très avantageux. Si je remonte jusqu'en 1997, nous avons dépensé à ce jour 168 millions de dollars; nous nous sommes engagés à dépenser 551 millions de dollars pendant la durée du protocole, lequel, si j'ai bien compris les renseignements auxquels j'ai eu accès, viendra à échéance dans 45 ans. Jusqu'à maintenant, en échange de nos 168 millions de dollars, nous avons obtenu 850 millions de dollars de bénéfices.

Cela semble correspondre tout à fait à ce que M. Williams nous a dit au sujet de l'intention que nourrissait le Canada de participer au programme de conception de l'avion d'attaque interarmées, même dans le cas où il s'agirait d'une activité autonome. C'était à l'avantage de l'industrie canadienne, nous apprenions des choses, nous participions aux activités de développement de haute technologie — tout cela. M. Williams ajoute que nous n'avons pas besoin de nous retirer du protocole, même si nous n'achetons pas ces aéronefs. N'est-ce pas vrai?

M. Dan Ross: Monsieur Harris, au sens strict, nous ne sommes pas obligés de nous retirer matériellement du protocole. Toutefois, ce que nous avons vécu au cours de la dernière année... Pendant que le consortium d'entreprises et le gouvernement américain étaient en train de se réunir et de mettre au point leur chaîne d'approvisionnement internationale afin de construire des aéronefs, le Canada lui ne s'était pas engagé dans ce processus et les possibilités industrielles pour nos propres compagnies se sont quasiment évanouies. Nous n'avions pas pris d'engagement et nous n'étions donc pas dans le coup. À ma connaissance, les entreprises canadiennes n'ont obtenu aucun contrat depuis la fin de l'année dernière jusqu'à l'été, où de nouvelles possibilités se sont offertes à elles. On voulait clairement leur faire comprendre qu'elles devaient organiser leur propre chaîne d'approvisionnement internationale de concert avec les autres pays qui s'étaient engagés à acheter des aéronefs.

Il ne fait aucun doute qu'on pouvait continuer d'adhérer au protocole...

M. Jack Harris: Mais justement, cela n'est-il pas contraire au protocole, où il est précisé que tous les participants ont le droit d'accéder au contrat?

M. Dan Ross: Les entreprises canadiennes avaient déjà très bien tiré leur épingle du jeu.

M. Jack Harris: À présent, vous êtes en train d'affirmer qu'on a ajouté une disposition au protocole stipulant que vous ne ferez pas partie de la chaîne d'approvisionnement à moins de vous engager à acheter un appareil.

M. Dan Ross: Il y avait une différence entre la partie élaboration et la partie production à long terme. Les entreprises canadiennes ont obtenu d'excellents résultats pendant la période d'élaboration, mais c'est une toute autre histoire, et nous avons certainement obtenu plus que notre part.

M. Jack Harris: Nous avons obtenu des bénéfices cinq fois supérieurs à ce que nous avons investi.

M. Dan Ross: Tout à fait. Nous n'avons pas obtenu les derniers 500 millions de dollars avant d'avoir signé. Il s'agissait de 350 millions de dollars avant de nous engager. Les 500 millions de dollars — montant qui est en train d'augmenter et continuera de le faire — nous ont été versés une fois que nous nous sommes engagés à acheter des appareils, car les véritables avantages financiers sont dans la production des 3 000 à 5 000 aéronefs.

Nous aurions pu continuer à adhérer au protocole et à verser de petites sommes, et à la longue, cela aurait atteint 500 millions de dollars sur 45 ans. Cependant, si nous ne nous étions pas engagés à participer aux activités de production et à acquérir un aéronef, les véritables possibilités pour les entreprises canadiennes auraient diminué et fini par disparaître. Cela n'est pas déraisonnable aux yeux de nos associés, car ils ont acheté des appareils.

• (1715)

M. Jack Harris: J'aimerais aussi tirer au clair cette question d'une politique des retombées industrielles et régionales par opposition au programme sous-entendu par le protocole. On ne peut pas imposer une politique des retombées industrielles régionales si l'on s'apprete à acheter les appareils d'attaque interarmées. Si vous décidez de continuer à adhérer au protocole, de tenir un concours et de donner le contrat à Lockheed Martin, vous ne pouvez certainement pas compter là-dessus.

M. Dan Ross: C'est exact.

M. Jack Harris: C'est là-dessus que porte l'article 7.

M. Dan Ross: Tout à fait.

M. Jack Harris: Cela ne signifie toutefois pas qu'on ne peut pas tenir de concours en précisant que nous adhérons au protocole et que si nous choisissons de participer au programme d'acquisition, donc d'acheter des avions d'attaque interarmées, nous pouvons le faire en vertu de ce même protocole.

M. Dan Ross: Ce qui nous amène là où nous en sommes maintenant...

M. Jack Harris: Oui.

M. Dan Ross: ... et aux possibilités allant jusqu'à 12 milliards de dollars que pourraient nous apporter les cycles de durée utile de 5 000 aéronefs.

M. Jack Harris: Je comprends ce point de vue et ce genre d'argument. Il s'agit toutefois d'une conjecture et d'un espoir manifesté par l'industrie, et d'ailleurs je me réjouis de voir qu'elle est optimiste. Cela ne signifie toutefois pas que nous sommes incapables d'envisager ce que peut représenter pour nous un appel d'offres concurrentiel pour ensuite comparer les deux façons de faire.

M. Dan Ross: Vous pouvez effectivement voir ce qu'il y a à part le protocole, mais le gouvernement des États-Unis ne participerait pas à votre appel d'offres concurrentiel.

M. Jack Harris: C'est bien. Vous n'avez pas nécessairement besoin d'eux pour participer si vous êtes si certains, comme vous semblez l'être aujourd'hui, des coûts, des bénéfices et de l'ensemble du projet.

M. Dan Ross: Je vais revenir au premier point que j'ai soulevé dans mon exposé. Un concours où il n'y a qu'un joueur, qu'un fournisseur, ce n'est pas un concours. Il s'agit de la disponibilité des chasseurs de cinquième génération, et il n'y a qu'un modèle sur le marché. Ce n'est pas un concours, et le seul modèle que vous pouvez acheter est déjà disponible au meilleur prix et il offre déjà les

meilleures retombées industrielles qui sont permises dans le cadre du protocole d'entente.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Ross.

La parole est à M. Hawn.

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

Monsieur Ross, j'aimerais revenir sur certains propos de M. Dryden. Étant donné vos antécédents dans les forces armées, vous allez évidemment comprendre.

Nous n'avons pas inventé le processus d'acquisition à long terme. Le gouvernement du Canada, qu'importe le parti au pouvoir, fait cela depuis toujours. Le processus a évolué avec toute la recherche qui s'imposait — qu'elle ait été faite par les agences du renseignement ou par d'autres organisations — et avec la participation du MAECI en collaboration avec le MDN. Tout ce processus a donné lieu à la Stratégie de défense Le Canada d'abord. Est-ce un aboutissement raisonnable?

M. Dan Ross: Oui, monsieur.

L'hon. Laurie Hawn: Évidemment, nous ne savons pas ce qui va se passer au cours des 40 prochaines années. Si nous n'offrons pas à nos troupes les meilleurs équipements disponibles aujourd'hui, à la lumière de ce que nous connaissons déjà, nous n'agirions pas de façon responsable. Partagez-vous ce point de vue?

M. Dan Ross: C'est ce que je pense. Le monde dans lequel nous vivons est un endroit où règne l'incertitude. Dans un monde idéal, nous serions peut-être en mesure d'avoir une politique étrangère claire et précise. Je m'en réjouirais. Mais faute de certitude quant à l'avenir, et étant donné le fait que vous devez remplacer vos chasseurs parce que leur durée de vie ne sera pas prolongée... Si on se fatigue de les réparer et que les chasseurs restent à leur version 1.0, il faudra les ranger.

L'hon. Laurie Hawn: Il n'y a rien de nouveau au manque de clarté eu égard à notre politique étrangère. Cela ne s'est pas fait le 23 janvier 2006. Le gouvernement du Canada a toujours procédé ainsi et il a toujours fait de son mieux pour s'assurer que nos troupes disposent du meilleur équipement possible.

Je vous dirais que notre politique étrangère est basée sur les affaires militaires, sur la souveraineté dans l'Arctique et sur notre participation au NORAD, à l'OTAN et aux Nations Unies. En vertu de nos ententes avec ces organisations, nous avons, au fil de notre histoire, participé à des conflits, dont certains étaient imprévus — le Kosovo, la première guerre du Golfe et maintenant l'Afghanistan, etc.

Je ne crois donc pas qu'il soit juste de dire qu'il n'y a pas d'analyse ni de politique étrangère, ou que nous n'avons aucune idée de ce qui se passe, et que, conséquemment, nous avançons de façon aléatoire, et que nous achetons des équipements parce qu'ils sont attrayants et coûteux, et qu'il faut ensuite décider quoi faire avec. Je crois que cette attitude simplifiée à outrance le processus actuel.

Êtes-vous d'accord?

• (1720)

M. Dan Ross: Monsieur, la stratégie de défense Le Canada d'abord reflète la politique du gouvernement du Canada en matière de défense et de politique étrangère. Elle nous aide à défendre le Canada et l'Amérique du Nord et reflète notre engagement auprès du G8 dans des opérations internationales. C'est la politique étrangère et la politique de défense. Il est clair que le Cabinet, qui inclut le ministre des Affaires étrangères, a eu voix au chapitre.

L'hon. Laurie Hawn: Je vous dirais que c'est la façon dont le gouvernement, qu'importe sa couleur, a toujours procédé. Les huit autres partenaires qui ont signé le protocole d'entente, ainsi que les autres participants, ont vraisemblablement agi selon leurs propres processus dans leurs propres pays, et ils sont arrivés aux mêmes conclusions. N'y a-t-il pas un réconfort, une éloquence, dans le fait que plusieurs participants en soient venus à la même conclusion, à ce qui serait la bonne conclusion?

M. Dan Ross: Tous les partenaires évoluent dans un environnement géopolitique différent. Ce sont majoritairement des membres de l'OTAN — cinq d'entre eux sont en Europe, mais pas l'Australie, le Canada ou les États-Unis, évidemment —, mais je crois que nous partageons tous la même appréhension envers la capacité future de pays comme la Chine, la Russie et d'autres régions du monde à mettre au point des systèmes d'armes. La menace n'est pas directe, mais il se pourrait que ces systèmes soient exportés vers des endroits où les gens sont très imprévisibles. En fait, il est vraiment impossible de prédire où ces armes aboutiront, où nous devrons y faire face, dans quel environnement ou même quand.

Ce chasseur sera-t-il notre dernier aéronef piloté par un humain? Je n'en sais rien. Il est clair qu'on a étudié de près ce que l'on peut faire avec des UAV et d'autres appareils de ce genre. Il est très difficile de gérer la coordination aérienne aujourd'hui sans avoir d'aéronefs pilotés par des humains. Je crois donc que, tout compte fait, la réponse est que les neuf pays en sont venus à la même conclusion.

L'hon. Laurie Hawn: Merci, monsieur Ross et monsieur Slack, et merci aux autres personnes qui font partie de ce processus depuis longtemps, mais qui ne révèlent pas leurs connaissances et ne peuvent pas le faire. Vous faites un travail admirable.

Le grand enjeu pour moi — et je crois que vous partagez mon avis —, c'est le fait qu'on ne peut pas prédire l'avenir. Si nous ne donnons pas à notre industrie la possibilité de concurrencer avec les technologies qui marqueront les 40 prochaines années — qui sait ce que l'avenir nous réserve? — dans ce cas, je crois que nous aurons rendu un bien mauvais service à notre pays.

Merci beaucoup de votre participation.

[Français]

Le président: Merci, monsieur Ross, de votre participation aux travaux de notre comité. Je tiens également à remercier les membres du comité.

Je ne sais pas si les membres du comité désirent suspendre les travaux durant quelques minutes pour ensuite les reprendre rapidement à huis clos afin de discuter de nos travaux futurs.

[Traduction]

Sommes-nous d'accord pour suspendre nos travaux pendant deux minutes et revenir à huis clos pour discuter de notre programme de cette semaine?

Des voix: D'accord.

[La séance se poursuit à huis clos.]

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>