



CHAMBRE DES COMMUNES  
HOUSE OF COMMONS  
CANADA

## Comité permanent des comptes publics

---

PACP • NUMÉRO 122 • 1<sup>re</sup> SESSION • 42<sup>e</sup> LÉGISLATURE

---

TÉMOIGNAGES

**Le lundi 3 décembre 2018**

**Président**

**L'honorable Kevin Sorenson**



## Comité permanent des comptes publics

Le lundi 3 décembre 2018

• (1530)

[Traduction]

**Le président (L'hon. Kevin Sorenson (Battle River—Crowfoot, PCC)):** Bonjour, chers collègues.

Il s'agit de la séance numéro 122 du Comité permanent des comptes publics du lundi 3 décembre 2018. Nous sommes ici aujourd'hui pour étudier le Rapport 3, « La force aérienne de combat du Canada — Défense nationale », des Rapports de l'automne 2018 du vérificateur général du Canada.

J'aimerais rappeler aux membres du Comité, ainsi qu'aux gens qui assistent à la séance, que la séance est télévisée. Je vous invite donc à mettre votre téléphone en mode silencieux ou vibration, pour qu'il y ait moins de distractions.

Nous avons l'honneur d'accueillir M. Jerome Berthelette, vérificateur général adjoint du Canada et Mme Casey Thomas, directrice principale, du Bureau du vérificateur général. Nous avons le plaisir d'accueillir Mme Jody Thomas, sous-ministre, M. Patrick Finn, sous-ministre adjoint, Matériel, et le lieutenant général A. D. Meinzinger, commandant de l'Aviation royale canadienne, du ministère de la Défense nationale.

Nous vous remercions d'être parmi nous aujourd'hui. Nous sommes impatients d'entendre votre témoignage. Nous allons maintenant céder la parole à M. Berthelette.

[Français]

**M. Jerome Berthelette (vérificateur général adjoint, Bureau du vérificateur général):** Monsieur le président, je vous remercie de nous donner l'occasion de présenter les résultats de notre rapport sur la force aérienne de combat du Canada. Je suis accompagné de Mme Casey Thomas, la directrice principale responsable de cet audit.

Notre audit visait à déterminer si la Défense nationale avait géré les risques liés à la force aérienne de combat du Canada de façon à pouvoir respecter les engagements du pays auprès du NORAD et de l'OTAN, jusqu'à ce qu'une flotte de remplacement soit opérationnelle.

[Traduction]

En 2016, le gouvernement du Canada a demandé à la Défense nationale d'avoir chaque jour un nombre suffisant d'appareils de combat disponibles pour répondre au niveau d'alerte le plus élevé du NORAD et honorer dans le même temps l'engagement du Canada envers l'OTAN. La Défense nationale a donc dû augmenter de 23 % le nombre d'avions de chasse disponibles pour ses opérations. Cette nouvelle exigence a été établie alors que l'Aviation royale canadienne connaissait un manque croissant de pilotes et de techniciens formés et expérimentés. Même avant la nouvelle

exigence opérationnelle, la force de chasse n'avait pas assez de techniciens et de pilotes expérimentés.

Selon la Défense nationale, en avril 2018, 22 % des postes de technicien dans les escadrons de CF-18 étaient vacants ou occupés par des techniciens qui n'étaient pas encore complètement qualifiés pour faire l'entretien. De plus, la Défense nationale a déterminé qu'elle avait seulement 64 % des pilotes de CF-18 qualifiés dont elle avait besoin pour satisfaire à la nouvelle exigence du gouvernement.

[Français]

Même s'il y avait un plan visant à augmenter le nombre de techniciens, nous avons constaté qu'il n'y avait pas de plan pour augmenter le nombre de pilotes de CF-18. Les pilotes quittent la force de chasse à un rythme plus rapide que celui auquel elle peut en former de nouveaux. Par conséquent, vu le manque de pilotes et les limites du système d'entraînement, la Défense nationale ne pourra pas satisfaire à la nouvelle exigence opérationnelle durant de nombreuses années.

Même si une analyse de la Défense nationale a montré qu'elle avait besoin de plus de techniciens et de pilotes, le gouvernement a préconisé l'augmentation du nombre d'appareils comme solution pour satisfaire à la nouvelle exigence. À l'origine, le gouvernement prévoyait acheter 18 nouveaux chasseurs Super Hornet. Toutefois, à cause d'un différend commercial, il a décidé de ne pas les acheter.

À présent, le gouvernement prévoit acheter à l'Australie des avions de chasse d'occasion. Cette solution provisoire doit permettre de combler l'écart jusqu'en 2032, la date cible actuelle pour achever la transition vers la flotte de chasse de remplacement. Cependant, même si la Défense nationale peut faire face au manque de personnel, les avions de chasse australiens ont le même âge et les mêmes limites opérationnelles que les CF-18 actuellement en service au Canada.

De plus, nous avons constaté que la capacité de combat des CF-18 n'avait pas été gardée à niveau. Cela est dû en partie aux avancées technologiques des avions de chasse modernes et à un manque d'investissements pour améliorer les systèmes de combat des CF-18. Sans ces améliorations, les CF-18 seront de moins en moins efficaces lors des opérations du NORAD et de l'OTAN. Selon nous, le maintien en service des CF-18 jusqu'en 2032 sans plan pour améliorer leurs capacités de combat amènera la force de chasse à jouer des rôles moins importants. Par ailleurs, cela diminuera la capacité du Canada à contribuer aux opérations du NORAD et de l'OTAN.

[Traduction]

La Défense nationale s'attend à dépenser près de 3 milliards de dollars afin de prolonger la durée de vie de la flotte actuelle et d'acheter, d'exploiter et d'entretenir des appareils pour un usage provisoire. Cependant, sans plan pour faire face aux plus grands obstacles, soit le manque de pilotes et le déclin de la capacité de combat des CF-18, les dépenses décidées ne suffiront pas pour permettre d'honorer les engagements du Canada. Tant que la Défense nationale ne saura pas quand et comment elle réglera le problème lié au manque de pilotes et améliorera sa capacité de combat, ce n'est pas avec plus d'appareils qu'elle y parviendra.

La Défense nationale a accepté nos deux recommandations et a défini un plan d'action.

Je termine ainsi ma déclaration préliminaire. Nous serons heureux de répondre aux questions du Comité.

● (1535)

Merci.

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

La parole est maintenant à Mme Thomas, s'il vous plaît.

**Mme Jody Thomas (sous-ministre, ministère de la Défense nationale):** Bonjour. Merci, monsieur le président et madame et messieurs.

Je suis heureuse de m'adresser à vous aujourd'hui au sujet des conclusions du vérificateur général sur la force aérienne de combat du Canada.

La capacité aérienne de combat des Forces armées canadiennes est essentielle à la défense de la souveraineté du Canada, à la protection du continent nord-américain et à la participation au maintien de la paix et de la stabilité mondiales.

[Français]

Nous prenons ces obligations très au sérieux.

Je tiens à remercier M. Ferguson et son équipe de leurs constats et de leurs recommandations.

Je vous remercie également du temps que vous consacrez à ce dossier.

J'irai droit au but afin que nous ayons le temps de répondre au plus grand nombre de questions possible.

[Traduction]

Le vérificateur général a formulé d'importantes préoccupations quant à la capacité de combat des chasseurs CF-18 et à la disponibilité de personnel expérimenté pour les piloter et les entretenir.

Avant d'aborder la façon dont nous comptons relever ces défis, je tiens à préciser un point. Les médias ont beaucoup mis l'accent sur l'échéancier de 2032, mais soyons clairs: l'Aviation royale canadienne recevra ses nouveaux chasseurs de 2025 à 2032. Le premier chasseur amélioré arrivera en 2025, et le nombre d'aéronefs prêts à intervenir pour honorer nos engagements envers le NORAD et l'OTAN augmentera rapidement. Nous prévoyons en fait atteindre la capacité opérationnelle initiale d'ici 2026, grâce à neuf chasseurs améliorés prêts à mener à bien la mission du NORAD.

Nous sommes engagés à ce que le processus d'acquisition de la flotte de chasse améliorée continue de suivre son cours dans le respect des délais et du budget. D'ici 2032, nous disposerons d'un nombre suffisant d'aéronefs de bonne qualité pour permettre à l'Aviation royale canadienne de remplir ses obligations envers le NORAD et l'OTAN pour des années à venir.

Cela signifie également que, même si des chasseurs CF-18 demeureront opérationnels jusqu'en 2032, ce ne sont pas tous les CF-18 qui seront en fonction jusqu'en 2032. Nous n'utiliserons que le nombre de chasseurs nécessaire pour appuyer la transition à la flotte de chasseurs améliorés. Nous sommes conscients que nous ferons face à des défis alors que nous nous préparons à cette transition. Nous travaillons très fort à donner suite aux recommandations du vérificateur général qui nous aideront à relever ces défis.

Nous gérons la durée de vie des chasseurs CF-18 en faisant l'acquisition de 18 chasseurs provisoires en provenance de l'Australie, dans l'optique d'une mise hors service en 2032. Nous mettons aussi de l'avant des initiatives de recrutement, de formation et de maintien en poste pour garantir que l'ARC dispose de personnel qualifié possédant l'expérience pertinente pour piloter et entretenir ses aéronefs. Chacune de ces mesures est vitale. Il est à noter qu'elles sont toutes appliquées en même temps.

Nous devons simultanément soutenir la flotte provisoire maintenant et nous préparer à la flotte améliorée de l'avenir. Nous disposons de plans pour mettre à niveau les chasseurs CF-18 afin qu'ils continuent de satisfaire aux exigences réglementaires et que les Forces armées canadiennes puissent poursuivre sans heurts leurs opérations avec nos alliés, tant au pays qu'à l'étranger.

Nous prévoyons commencer ces mises à niveau de la flotte de chasseurs CF-18 dès 2020. Conformément à la recommandation du vérificateur général, l'Aviation royale canadienne examine aussi d'autres options qui nous permettront d'accroître rapidement la capacité de combat des chasseurs CF-18 qui seront opérationnels jusqu'en 2032.

[Français]

Nous nous attendons à ce que l'analyse soit terminée d'ici le printemps 2019.

L'acquisition de 18 chasseurs provisoires et de pièces de rechange permettra de répartir le nombre d'heures de vol entre plus d'aéronefs pour prolonger leur durée de vie et augmenter la marge de manoeuvre opérationnelle.

Pour fournir une capacité de chasse efficace, nous devons disposer d'un nombre suffisant de pilotes et de techniciens de maintenance expérimentés pour piloter les avions et entretenir la flotte.

[Traduction]

Les Forces armées canadiennes s'efforcent toujours d'améliorer et de peaufiner leurs stratégies de recrutement. Nous étudions diverses nouvelles méthodes novatrices pour permettre aux FAC d'attirer plus facilement de nouveaux employés possédant les compétences et les aptitudes requises. Nous continuons de recruter des techniciens de maintenance et des pilotes. Nous nous assurons que la formation qu'ils reçoivent et l'expérience qu'ils acquièrent les prépareront à piloter et à entretenir les chasseurs améliorés en 2025.

Nous devons aussi faire en sorte de maintenir en poste notre personnel expérimenté pour piloter et entretenir la flotte de chasseurs CF-18 d'ici-là. Cela s'est révélé un défi important dans certains secteurs ces dernières années. Nous déployons des efforts considérables pour améliorer nos stratégies de maintien en poste.

En plus des initiatives des FAC telles que « Canada sans faille » et la stratégie de maintien des effectifs des FAC, l'Aviation royale canadienne a lancé plusieurs initiatives pour accroître le maintien en poste, et d'autres sont en cours d'élaboration.

À la base, ces initiatives de maintien en poste ont pour but d'améliorer la qualité de vie des membres du personnel de l'Aviation et de leurs familles aux niveaux de l'escadron et de l'unité. Elles visent à s'attaquer à certaines des principales raisons pour lesquelles les pilotes et les techniciens quittent l'Aviation. Par exemple, le Programme de parrainage des familles aide les familles à s'établir plus facilement dans leur nouveau lieu d'affectation. Les familles qui parrainent les nouveaux venus dans l'escadron leur offrent un réseau de soutien immédiat et les aident à tisser des liens avec la communauté, sur la base comme à l'extérieur de celle-ci.

Le lieutenant-général Meinzinger serait ravi de donner des précisions sur cette initiative ainsi que sur les autres élaborées par son équipe.

• (1540)

Ces initiatives témoignent de notre engagement à l'égard de notre personnel, et une partie de cet engagement consiste à garantir que celui-ci dispose des outils et de la formation dont il a besoin pour accomplir les tâches que nous lui confions.

En terminant, je tiens à affirmer une chose très clairement. La seule solution durable qui nous permettra d'honorer simultanément tous nos engagements repose tant sur l'acquisition de 88 chasseurs améliorés que sur l'emploi d'un nombre suffisant de pilotes et de techniciens pour garantir qu'ils sont prêts à l'action.

Le processus va bon train, mais prendra du temps. La prochaine étape importante sera la transmission de la version définitive de la demande de propositions aux fournisseurs qualifiés au printemps 2019. Alors que nous continuons à développer la flotte de chasseurs de l'avenir, nous donnons suite aux recommandations du vérificateur général qui consistent à mettre à niveau les chasseurs CF-18 et à accroître le nombre de techniciens et pilotes compétents et expérimentés au sein de la force fédérale.

Je suis impatiente d'aborder la question plus en détail avec vous et de répondre à vos questions.

**Le président:** Merci beaucoup, madame Thomas.

Nous allons maintenant passer à notre première série de questions. C'est un tour de sept minutes.

Madame Mendès.

**Mme Alexandra Mendès (Brossard—Saint-Lambert, Lib.):** Merci beaucoup, monsieur le président, et merci à vous tous de votre présence aujourd'hui.

Monsieur Berthelette, j'aimerais tout d'abord dire officiellement que, si j'ai bien compris le rapport — peut-être que Mme Thomas pourra en dire plus à ce sujet —, la question d'un déficit de capacité, qui a fait l'objet de tant de questions, n'est pas une invention du gouvernement libéral. Il s'agissait d'un déficit de capacité au chapitre des obligations que nous avons envers le NORAD et l'OTAN, si nous voulons fournir le maximum et le meilleur de nos capacités pour nous acquitter de nos obligations. Ai-je raison?

**Mme Casey Thomas (directrice principale, Bureau du vérificateur général):** Les exigences ont changé en 2016. Avant 2016, la Défense nationale gérait les risques liés à ses engagements entre le NORAD et l'OTAN.

**Mme Alexandra Mendès:** Je comprends cela. C'était la gestion du risque. Ce n'était pas forcément répondre aux alertes les plus élevées ou aux demandes les plus élevées. Ai-je raison?

**Mme Casey Thomas:** C'est juste. Lorsque les engagements ont changé en 2016, il était désormais nécessaire de respecter

simultanément les engagements les plus élevés du NORAD et de l'OTAN. C'est le changement qui a été apporté.

**Mme Alexandra Mendès:** Est-ce que cela justifiait l'idée qu'il nous fallait plus d'avions et différents types d'aéronefs? Est-ce ainsi que le ministère l'a justifié?

**Mme Casey Thomas:** Les travaux que nous avons effectués ont montré qu'il nous fallait plus de techniciens et de pilotes. C'était le travail que la Défense nationale avait préparé, et c'est ce que nous avons constaté.

**Mme Alexandra Mendès:** S'agit-il de la flotte actuelle?

**Mme Casey Thomas:** Pour la flotte de CF-18...?

**Mme Alexandra Mendès:** Oui, exactement. C'est pour la flotte actuelle, mais pas pour les nouveaux chasseurs.

**Mme Casey Thomas:** Nous n'avons pas examiné les exigences en ce qui concerne les techniciens et les pilotes pour les nouveaux chasseurs.

**Mme Alexandra Mendès:** Cela n'a pas fait partie [*Difficultés techniques*] de votre vérification uniquement pour les CF-18. Est-ce exact?

**Mme Casey Thomas:** Nous cherchions à savoir si la Défense nationale pourrait respecter ses engagements actuels envers le NORAD et l'OTAN jusqu'à la mise en place d'une flotte de remplacement.

**Mme Alexandra Mendès:** Madame la sous-ministre, la vérification nous a permis de constater que le ministère est confronté à cette pénurie manifeste de pilotes, de techniciens et de mécaniciens capables de répondre aux attentes plus élevées de la force.

Quels plans avez-vous pour satisfaire à ces exigences, car cela est assez inquiétant? Vous ne formez pas de pilote en six mois. Nous aimerions connaître un peu plus en détail vos projets visant à répondre à cette exigence très évidente et urgente.

**Mme Jody Thomas:** Je vais demander au commandant des forces aériennes de donner des précisions sur des plans particuliers. J'aimerais formuler la réponse en parlant de la pénurie mondiale de pilotes. Un changement démographique est en cours, et il existe une demande de pilotes dans le secteur public, dans les forces armées et dans le secteur privé, à l'échelle du monde, et nous connaissons une pénurie de pilotes.

Depuis 2016, lorsque ce changement démographique a vraiment commencé à se manifester, nous avons perdu plus de pilotes que la normale. Il y a toujours une attrition normale dans l'industrie et dans d'autres domaines, mais l'attrition a considérablement changé au cours des deux dernières années.

Nous faisons un certain nombre de choses grâce à l'initiative « Protection, Sécurité, Engagement » visant à améliorer la vie des familles afin de leur permettre de rester plus facilement dans les forces. Nous demandons beaucoup à nos familles. Nous demandons beaucoup à nos militaires. Nos stratégies de maintien en poste incluent un certain nombre d'éléments permettant aux familles d'améliorer leur vie sur la base, de meilleurs incitatifs à la mobilité, une meilleure rémunération, puis des stratégies de recrutement et de maintien en poste pour la force aérienne elle-même; je vais demander au général Meinzinger de répondre à la question.

• (1545)

**Lieutenant-général A. D. Meinzinger (commandant, Aviation royale canadienne, ministère de la Défense nationale):** Merci, madame.

Si je peux me permettre, juste pour appuyer l'observation concernant la réalité macroéconomique, avant de passer à certaines de nos initiatives, la plus récente Enquête sur la population active publiée au Canada en mars, indiquait que la demande de pilotes supplémentaires était de 7 300, et ce, uniquement au Canada. Si nous examinons les estimations mondiales, nous constatons que le nombre de voyages commerciaux doublera au cours des deux prochaines années. La pression macroéconomique en jeu est assez importante, et nous en sommes conscients. Une partie du travail que nous souhaitons accomplir est encore plus urgente.

Il y a beaucoup d'aspects à votre question. Pour y répondre, sachez que nous abordons ce problème de plusieurs manières. Je regarde le travail formidable accompli par le général Chuck Lamarre, le chef du personnel militaire. Comme la sous-ministre l'a mentionné, il existe une foule de problèmes de personnel relevant de l'initiative « Protection, Sécurité, Engagement ». Canada Sans Faille est une initiative sur mesure en cours actuellement, qui vise vraiment à aider nos familles. Au fur et à mesure que nous déplaçons les familles de province en province, celles-ci sont souvent exposées à des transitions atypiques et différentes, ce qui les oblige parfois à faire réinspecter leurs véhicules, même si ceux-ci ont été inspectés six mois auparavant; ou bien, les professions exercées par les époux ne sont pas agréées dans les provinces. On s'efforce énormément de normaliser les attentes et les exigences en matière de transition d'une province à l'autre. Je nourris donc beaucoup d'espoir à cet égard.

Lorsque nous examinons les raisons pour lesquelles les gens quittent les Forces armées canadiennes, cela nous incite beaucoup à réfléchir à ce que nous devons faire. Ce qui est certain, c'est que les membres libérés disent que c'est une question de famille, un défi pour leur famille. Il y a une dimension du rythme des opérations, de la conciliation travail-vie personnelle, de la prévisibilité de l'emplacement géographique, puis, généralement, au cinquième ou sixième rang, on mentionne la rémunération financière.

Que faisons-nous à ce sujet? On peut s'attaquer au problème sous divers angles. Nous examinons certainement la force de réserve. Les pilotes de chasse qui sont partis, et qui continueront certainement de le faire, reçoivent une offre de service de réserve personnalisée, ce qui signifie que nous leur proposerons de continuer à travailler avec nous sur une période de 2 à 5 ou 10 jours par mois, afin de les encourager à rester et à continuer à contribuer à notre mission. Nous appuierons cette mesure par l'entremise de voyages en service temporaire et de choses du même genre.

Prenons notre Programme de parrainage des familles mentionné par la sous-ministre, que nous venons de lancer officiellement cette année. Essentiellement, cela signifie que, pour une famille qui déménage du Nouveau-Brunswick à Cold Lake, par exemple, si cette famille a un enfant qui pourrait avoir une maladie particulière, par l'intermédiaire des CRFM, nous jumelons cette famille avec une famille sur place qui pourrait être utile, qui pourrait avoir un problème similaire et peut-être établir des liens avec la famille de l'enfant et la soutenir lors de la transition.

En outre, nous accordons une grande importance à la force de chasse en ce qui concerne la mise sur pied de la force, c'est-à-dire l'instruction que nous fournissons à nos pilotes chaque année. Depuis le quartier général de la 1<sup>re</sup> Division aérienne du Canada à Winnipeg, nous accordons la priorité à la mise sur pied de la force. Cela signifie que, chaque jour, la force de chasse qui se déplace au pays tire le meilleur parti de chaque heure de vol. Nous faisons peut-être moins de spectacles aériens, moins de démonstrations de CF-18, mais nous nous concentrons vraiment sur le transfert de connaissances qui doit

avoir lieu dans ce cockpit ou entre les deux pilotes, peut-être, qui volent en formation.

**Le président:** Merci beaucoup, général Meinzing.

Nous passons maintenant à Mme Alleslev, s'il vous plaît, pour sept minutes. Bienvenue au Comité.

**Mme Leona Alleslev (Aurora—Oak Ridges—Richmond Hill, PCC):** Merci beaucoup.

Merci beaucoup de ce compte rendu très important et essentiel. Je pense que vous avez clairement souligné que nous devons d'abord et avant tout nous demander pourquoi nous avons une force aérienne, pourquoi nous avons une force de chasse; et c'est pour que nous puissions offrir une capacité de chasse.

Dans les années 1980, nous avons acheté 138 avions destinés à la réalisation des missions du NORAD et de l'OTAN et de défense du Canada. Nous en avons maintenant 76 et nous envisageons d'acheter 18 unités plus anciennes que même celles que nous possédons. Nous avons également des connaissances et des données incroyables sur notre capacité d'entretien. Nous sommes parmi les meilleurs au monde en ce qui concerne notre compréhension de l'entretien des avions et de la fiabilité des CF-18. D'après le rapport du vérificateur général et nos excellentes données, les heures d'entretien augmentent rapidement. Vous nous avez expliqué que nous allons pouvoir conserver cette capacité, car nous allons répartir ces heures de vol sur ces avions considérablement plus anciens. Or, les heures d'entretien augmentent donc rapidement, ce qui garantit que les appareils ne sont pas disponibles. Cependant, nous allons offrir la capacité jusqu'au remplacement prévu en 2025. Je me demande si vous pouvez nous dire comment cela se passera exactement.

● (1550)

**Mme Jody Thomas:** Merci de poser la question.

Vous soulignez que nos avions vieillissent. Il n'y a absolument aucun doute, et c'est pourquoi nous nous concentrons sur le maintien de la force aérienne jusqu'à ce que le futur projet de capacité de chasse soit mené à terme. C'est un projet à l'égard duquel nous avons franchi chaque étape. La version provisoire de la demande de propositions est sur le marché; nous travaillons donc maintenant à la capacité de chasse future.

Notre objectif en achetant les chasseurs supplémentaires à l'Australie est d'étaler le nombre d'heures sur plus d'appareils, comme vous le faites remarquer à juste titre. Cela nécessite plus d'entretien — c'est sûr et certain —, mais nous investissons également dans leurs capacités sur le plan de la réglementation et nous terminons l'analyse relative à leur capacité de combat.

**Mme Leona Alleslev:** Pour l'instant, nous n'avons pas encore de données probantes montrant comment la répartition sur un plus grand nombre d'appareils nous permettra de respecter nos engagements opérationnels à l'égard du NORAD et de l'OTAN jusqu'à la fin de 2025, date à laquelle nous commencerons à recevoir les nouveaux chasseurs. Nous ne les aurons pas tous avant 2032, et pourtant, le rapport du vérificateur général indique clairement que la durée de vie estimée, qui était à l'origine 2002, a été prolongée jusqu'en 2008, puis jusqu'en 2012, puis de nouveau prolongée...

Nous avons prolongé la durée de vie estimée des F-18 de près de 25 ans. Ce rapport du vérificateur général indique que cette durée de vie n'ira pas au-delà de 2025, mais nous allons la prolonger jusqu'en 2032. Pourquoi le public canadien devrait-il avoir confiance dans ces chiffres?

**Mme Jody Thomas:** Je vais demander au vérificateur de parler de ce qu'il a dit. Je ne pense pas qu'il a dit que ces avions ne peuvent pas voler au-delà de 2020 ou de 2025...

**Mme Leona Alleslev:** Selon l'Aviation royale, au-delà de 2025, la capacité suscitait une préoccupation.

**Mme Jody Thomas:** Nous demanderons certainement au commandant de la force aérienne de parler de la sécurité et de la capacité de ces avions.

Je vous assure que les fonds investis dans ces appareils assureront leur sécurité et leur fonctionnement. Autrement, nous n'investirions pas d'argent. Nous ne sommes certainement pas en train d'exposer nos pilotes à un risque, mais je vais demander au général...

**Mme Leona Alleslev:** D'accord, mais si je peux me permettre, c'est de l'argent dont nous avons besoin pour assurer notre capacité. Par conséquent, la vraie question qui se pose lorsque nous examinons l'argent des contribuables est celle-ci: est-ce jeter de l'argent par les fenêtres lorsque nous considérons à peu près l'équivalent d'un cheval et d'une charrette à l'ère de la voiture alors que nous disons vouloir attirer des pilotes et que nous allons continuer à utiliser des chevaux et des charrettes et réaliser une mission qui exige une voiture?

**Mme Jody Thomas:** L'objectif du projet provisoire de capacité des chasseurs et l'investissement que nous faisons non seulement dans de nouveaux aéronefs — les avions australiens —, mais dans notre propre flotte, est de veiller à ce qu'ils soient exploitables et hautement exploitables et fonctionnels jusqu'à l'entrée en vigueur du programme des futurs avions de chasse. Ce programme évolue aussi rapidement que possible. Comme je l'ai dit, nous avons franchi toutes les étapes. Notre objectif est la capacité future en matière d'avions de chasse.

**Mme Leona Alleslev:** Puis-je vous poser une question à ce sujet?

**Le président:** Par l'intermédiaire du président...

**Mme Leona Alleslev:** Oui, bien sûr, monsieur le président.

Si nous pouvions examiner la question, est-il raisonnable de prévoir qu'il nous faudra encore 10 ou 15 ans pour acheter des avions? Je sais que d'autres pays peuvent se procurer des avions de remplacement plus rapidement que cela.

**Mme Jody Thomas:** Le général Meinzinger et Pat Finn peuvent vous parler de la flotte actuelle, et Pat peut certainement vous parler de l'échéancier du projet.

**Lgén A. D. Meinzinger:** Je vais essayer d'être bref. Je voulais aborder une partie de votre question en ce qui concerne l'entretien. Incontestablement, la main sur le coeur, je peux affirmer que nous avons le meilleur personnel d'entretien au monde. Je pense que je ferais valoir ce point devant n'importe qui. L'un des plus importants...

• (1555)

**Mme Leona Alleslev:** Nous n'en avons pas assez, cependant.

**Lgén A. D. Meinzinger:** Oui, un de...

**Mme Leona Alleslev:** Quand nous avons un déficit de 22 % et que les heures d'entretien augmentent de manière exponentielle, car à de nombreux égards, les appareils dépassent la durée de vie estimée, nous demandons quelque chose qui va peut-être au-delà de ce que nous pouvons réellement réaliser pour maintenir la capacité. Je pense que c'est la question que je recherche, général.

**Lgén A. D. Meinzinger:** Le plan de renouvellement de l'entretien approuvé en 2017 transformera notre capacité d'entretien au sein des escadrons de chasseurs. À l'heure actuelle, ce contrat a permis de

réunir près de 50 entrepreneurs chevronnés, qui sont pour la plupart des techniciens à la retraite possédant des dizaines d'années d'expérience. Ces équipes travaillent maintenant à la 3<sup>e</sup> Escadre et à la 4<sup>e</sup> Escadre...

**Mme Leona Alleslev:** S'il s'agit de techniciens à la retraite, pourquoi ne servent-ils plus?

**Lgén A. D. Meinzinger:** Certains d'entre eux, je crois, ont pris leur retraite en raison de leur âge, et d'autres, peut-être pour des raisons médicales.

**Mme Leona Alleslev:** D'accord. Alors, à cet égard, ne risquons-nous pas d'exacerber le problème démographique... nous ne disposons pas, en fait, de la capacité d'entretien à long terme nécessaire pour nous mener jusqu'à 2032?

**Lgén A. D. Meinzinger:** Non. Je pense que ce programme prévoit environ 2 200 heures de mentorat par mois et par escadron. Les réactions que j'ai eues, notamment en Roumanie récemment et avec les techniciens chargés de la mission de l'OTAN avec nos F-18, ont été extrêmement positives. Bon nombre de ces personnes sont capables de discerner la difficulté ou le problème d'entretien simplement en évaluant rapidement la situation tandis que cela aurait peut-être pris un peu plus de temps avec les techniciens actuels que nous avons.

Je pense que nous allons voir des améliorations à cet égard à la suite de ce très important contrat de renouvellement des services d'entretien.

**Le président:** Merci beaucoup.

Nous allons maintenant passer à M. Christopherson, s'il vous plaît.

Le premier tour est de sept minutes.

**M. David Christopherson (Hamilton-Centre, NPD):** Merci, monsieur le président.

Merci à tous d'être ici. On tourne encore autour du pot, n'est-ce pas, madame la sous-ministre?

J'aimerais commencer mon commentaire en prenant une direction quelque peu différente de celle que je prends normalement, dans la mesure où, habituellement... Je dirais que 95 % de notre travail concerne exactement le sujet que nous traitons chaque séance, soit l'application des politiques établies par le gouvernement. L'aspect politique de l'enjeu est abordé à la Chambre des communes, et nous vous tenons, madame la sous-ministre et votre personnel, responsables de l'argent que vous avez reçu pour mettre en oeuvre les politiques que les politiciens considèrent comme prioritaires pour l'avenir.

Je suis ici depuis longtemps. J'étais ici avant que nous ayons le fondement juridique pour créer un poste d'agent comptable. Nous l'avons fait pour une très bonne raison. C'était pour établir une distinction entre les responsabilités du ministre et celles du sous-ministre, parce que la ligne est parfois floue. Je fais ce préambule, madame la sous-ministre, pour vous demander de répondre très clairement, à tout le moins à mes questions, en ce qui a trait à vos responsabilités et à vos décisions à ce moment-là, ainsi qu'à cette distinction.

Par le passé, il était entendu que si vous vouliez être un sous-ministre et le demeurer, votre principale priorité était de protéger le ministre. Nous avons maintenant une loi qui dit que votre priorité absolue est la reddition de comptes. Si votre responsabilité en matière de reddition de comptes se termine, et c'est une responsabilité politique à ce moment-ci, vous devez vous arrêter là et ne pas défendre les politiques du jour. Je surveillerai cela de très près, madame la sous-ministre. Croyez-moi, c'est dans votre intérêt. Si on commence à s'enfoncer dans la loyauté et la défense aveugles, je serai très contrarié, vraiment.

Je dois dire que, pour la première fois durant la présente législature — contrairement à d'autres, mais je peux seulement penser à trois ou quatre fois, en 15 années et en 5 législatures —, nous devons parler des aspects politiques de la question et des politiques qui ont été mises en place, plutôt de ce que le ministère a fait ou n'a pas fait.

Je dis cela de cette manière. J'ai examiné l'audit. Je l'ai lu très attentivement. J'ai été le porte-parole en matière de défense durant un certain nombre d'années. Je comprends quelque peu la question. Je ne prétends pas être un expert. Il est assez évident que, peu importe le nombre de décrets venant d'en haut que peuvent adopter les hautes sphères du gouvernement, s'il n'y a pas suffisamment de pilotes et de techniciens, nous ne pourrions pas maintenir les services aériens nécessaires pour respecter l'engagement. C'est à peu près ce que dit le rapport.

Monsieur le président, avec votre permission, j'aimerais préciser que l'objectif de l'audit... Vous savez tous que j'aime bien commencer par le début.

L'audit visait à déterminer si la Défense nationale avait géré les risques liés à la flotte de chasseurs du Canada de manière à pouvoir respecter les engagements du gouvernement auprès du NORAD et de l'OTAN jusqu'à ce qu'une flotte de remplacement soit opérationnelle en premier lieu. Il a été conclu que « la Défense nationale n'avait pas pris de mesures suffisantes pour gérer les risques liés à la flotte des avions de chasse du Canada de manière à pouvoir respecter les engagements ». En outre, au paragraphe 3.52, on peut lire que « la Défense nationale n'a pas fait le nécessaire, notamment en raison de facteurs indépendants de sa volonté ».

J'éprouve beaucoup de sympathie quand je lis cela.

Je comprends les aspects politiques. D'après ce que j'ai compris, la priorité était non plus accordée au NORAD, mais plutôt au fait de nous assurer que nous pouvions répondre au niveau d'alerte le plus élevé du NORAD tout en respectant nos engagements envers l'OTAN. Je comprends les motivations politiques. Avec le président des États-Unis qui parle sans cesse de l'OTAN et la responsabilité du ministre de faire en sorte que le Canada soit perçu comme un joueur d'équipe, je comprends tout cela. Cette question sera débattue à la Chambre des communes. De faire volte-face et d'acheter ces avions, de donner l'impression que cela va résoudre notre problème et de laisser pour compte le ministère, selon moi, ce n'est pas acceptable.

J'aborderai lors de la deuxième série de questions où je demanderai des comptes au ministère concernant ses estimations et certains de ses plans, à l'égard desquels j'ai quelques questions. De manière générale, je dois dire que c'est une question très sérieuse.

J'ai de l'expérience. Je sais qu'il existe des problèmes d'approvisionnement. Nous avons fait le tour de cette question de nombreuses fois, madame la sous-ministre. Je l'ai fait avec d'autres sous-ministres également. Ce n'est pas ce qui nous préoccupe ici. Je regarde la situation, et je me dis que les politiciens de l'époque — et j'étais

ministre provincial, donc, je le répète, je comprends ce lien — ont déclaré que nous serions maintenant en mesure d'y parvenir avec l'OTAN, que nous y parviendrions avec le NORAD, que nous allons acheter ces avions et voilà que nous avons résolu notre problème de défense nationale.

• (1600)

Ce n'est pas le cas, pour la raison énoncée dans l'audit. Nous n'avons pas assez de techniciens et de pilotes. Si on ne comble pas ces lacunes, le nombre d'avions que nous avons n'a pas d'importance; nous ne serons tout de même pas en mesure de respecter notre engagement.

Je regarde la situation et je me demande dans quelle mesure je peux attribuer cela à la sous-ministre et au ministère. Je suis très sensible au fait que vous vous trouviez dans une situation impossible. À ce propos, je n'ai pas beaucoup de questions à vous poser. À mes yeux, une bonne partie de la question revient à la Chambre des communes. Pourquoi le ministre fait-il des annonces qui ne sont pas réelles lorsqu'on prend le temps de les examiner, par exemple concernant notre capacité de répondre au niveau d'alerte le plus élevé du NORAD et de respecter tous nos engagements envers l'OTAN? Le ministre a donné l'impression que l'achat de ces avions allait résoudre le problème. En fait, ce n'est pas le cas. J'ai examiné la question pour essayer de voir à quels égards je pouvais vous tenir responsable, madame la sous-ministre, mais d'après ce que je peux voir, vous avez travaillé très fort et vous avez affronté des vents contraires. Je suis d'accord avec ce que vous dites, lieutenant-général. Il y a un problème.

Davantage d'argent réglerait-il le problème? C'est normalement le cas; il doit donc y avoir certaines solutions. Toutefois, le ministère ne décide pas des sommes d'argent qu'il obtient. C'est le gouvernement, puis le Parlement qui décident.

Chers collègues, dans des cas comme celui-ci, j'ai vraiment le sentiment que le cœur du problème n'est pas tant le fait que nos hauts fonctionnaires et nos décideurs nous ont laissé tomber. C'est souvent le cas lorsque nous sommes ici. C'est notre travail de les obliger à rendre des comptes. Je dois vous dire que, dans ce cas-ci, je ne vois pas la nécessité. J'ai lu la version des analystes. J'ai lu l'audit. J'ai parlé à notre porte-parole. À mes yeux, tout cela nous ramène au fait que nous n'avons pas acheté les avions de remplacement. Le ministère s'est fait voir par les deux partis qui ont formé le gouvernement et qui ont dit: « Nous allons acheter tous ces avions, tout rentrera dans l'ordre. » Puis, on vous coupe l'herbe sous le pied, et tout à coup, voici un décret sorti de nulle part, adopté par les hautes sphères au sujet de toutes ces activités de défense que nous pourrions mener dans l'espace aérien grâce à nos avions, parce qu'on achète les problèmes de quelqu'un d'autre, ce qui est une tout autre question dont nous pouvons parler.

Quoi qu'il en soit, je n'ai pas de question directe à poser sur le sujet. Je le ferai plus tard. J'en parlerai durant la deuxième série de questions — je vous préviendrai, madame la sous-ministre —, mais c'est ainsi que je vois les choses. Je vous donnerai une chance, madame la sous-ministre. J'aimerais connaître vos pensées. Peut-être que pendant la deuxième série de questions, la sous-ministre pourrait nous faire part de ses pensées au sujet de... J'ai peut-être tort, c'est peut-être de sa faute et elle souhaite se confesser et tout dire. Je suis prêt à accepter cela, monsieur le président.

Merci.

**Le président:** D'accord. Merci.

J'étais tellement occupé à savourer le moment que je vous ai déjà accordé une minute supplémentaire; je ne peux donc pas donner de temps à la sous-ministre pour qu'elle réponde.

**M. David Christopherson:** D'accord. Vous êtes plus que juste.

**Le président:** Toutefois, je vais accorder du temps à M. Fuhr. Bienvenue à notre comité, monsieur.

**M. Stephen Fuhr (Kelowna—Lake Country, Lib.):** Merci, monsieur le président.

Je suis heureux de vous voir tous. Je ne suis habituellement pas assis de ce côté, mais c'est agréable d'être ici.

J'aimerais revenir sur quelque chose qu'on a mentionné plus tôt. Juste avant cela, lorsque j'ai lu le rapport du vérificateur général, j'ai pensé qu'il s'agissait d'un bon rapport et qu'il énonçait l'évidence même. Nous avons un déficit de capacité. Nous l'avons depuis des années. Il a réellement commencé à se manifester quand les anciens gouvernements ont décidé de ne moderniser que 79 aéronefs. Nous en perdons un tous les deux ans. Nous sommes rendus à 76, et c'est à peu près où nous en sommes.

Le rapport mentionnait que l'ensemble d'avions de combat que nous avons acheté aiderait à gérer la flotte. Je l'admets. Je comprends tout à fait cela. Nous préférierions tous avoir de nouveaux aéronefs, mais c'est là que nous en sommes, et c'est la meilleure voie à suivre vu la situation. Toutefois, j'ai constaté que le facteur limitatif était le nombre de pilotes et de spécialistes de la maintenance, et je crois savoir que vous devez travailler sur les trois aspects en même temps.

En ce qui a trait au maintien en poste des pilotes, pas au recrutement, j'ai fait quelques lectures. Je comprends ce que vous avez dit au début, mais je dois dire — et j'ai déposé la motion M-177 à la Chambre — que je suis très conscient des chiffres en ce qui concerne la pénurie de pilotes dans le monde et au Canada. Si je regarde ce que font nos alliés du côté du maintien en poste, les Forces aériennes, les Corps des Marines et la Marine des États-Unis offrent jusqu'à 210 000 \$US pour plus de six années de service obligatoire, selon le nombre d'années d'expérience et le type d'aéronef que vous pilotez.

Au milieu des années 1990, les Forces canadiennes offraient une prime aux pilotes également. Il existe donc un précédent, et nos alliés le font. FedEx offre entre 40 000 et 110 000 \$ pour assurer la continuité de ses opérations aériennes. Delta accorde à tout le monde une augmentation de salaire de 30 %. Je comprends qu'il s'agit d'un défi particulier que de faire quelque chose comme cela, mais je dirais que, si vous n'avez pas déjà envisagé une telle mesure, vous devriez sérieusement le faire, car la pénurie de pilotes ne se résorbera pas. La situation va empirer. Il nous faut arrêter l'hémorragie, et il s'agit d'une manière d'y parvenir, en plus de toutes les autres que vous avez mentionnées. Il y a déjà un précédent.

Certains des autres aspects concernent la formation, et j'ai eu une longue discussion avec le chef d'état-major de la Force aérienne à l'occasion d'un événement récent. J'aimerais les intégrer à une recommandation que vous pourriez examiner si vous ne le faites pas déjà.

Nous avons le forfait d'entraînement au vol et de soutien et l'entraînement en vol de l'OTAN au Canada, qui sont deux contrats qui contribuent à la formation de pilotes au Canada. À ma connaissance, il y a des pilotes militaires à la retraite qui y travaillent et qui enseignent dans des programmes de simulateurs de vol et à l'école de formation au sol. Rien n'empêche ces hommes et ces femmes de piloter un avion simplement pour nous donner une meilleure capacité de mettre une force sur pied. Je crois comprendre

qu'ils le font actuellement avec des hélicoptères à Portage, et si nous ne les utilisons pas à leur capacité maximale, cela nous nuira. Vous pourriez libérer des militaires et les affecter à l'unité d'instruction opérationnelle dans le but d'accroître cette unité tout en générant une meilleure capacité là-bas.

Je recommande également de demander de l'aide à nos alliés. Au milieu des années 1990, je pense que nous avons dépêché quatre instructeurs de pilotes d'avion de chasse F-18 en Australie. Si nous n'avons pas communiqué avec le Corps des Marines des États-Unis ou la Force aérienne de l'Australie, je recommande de le faire. Nous les avons aidés. Ce sont nos amis, et je suis certain qu'ils nous aideront si nous le leur demandons.

Enfin, en ce qui concerne le 419<sup>e</sup> Escadron, lorsque nous passons à la formation de pilotes de chasse, comme je l'ai mentionné, il s'agit d'un sous-composant de la formation des pilotes en général, ce qui est un problème. Le 419<sup>e</sup> Escadron, d'après ce que je comprends, réalise la majorité de ses entraînements sur les adversaires à l'interne. À l'heure actuelle, nous avons un contrat avec Discovery Air, qui crée des entraînements sur les adversaires pour les pilotes. On pourrait apporter beaucoup plus de changements. Vous pourriez devoir accroître le nombre d'heures prévu dans le contrat, mais le fait que le 419<sup>e</sup> Escadron offre son propre entraînement radar ne fait qu'utiliser un autre aéronef des FC et un pilote des FC pour offrir de l'aide à l'entraînement à un étudiant alors que nous avons des ressources pour le faire.

L'une ou l'autre de ces choses — ou une combinaison — pourrait, du jour au lendemain, aider à accroître la capacité du système, en plus du recrutement.

J'aimerais passer rapidement à la capacité de combat. Je ne sais pas si vous pouvez communiquer cette information, mais comme nous le savons, depuis 2008, il n'y a pas eu beaucoup de mises à niveau visant à augmenter le potentiel de combat des F-18. Je pense que leur capacité air-sol a été mise à niveau en Libye grâce à une nouvelle arme air-sol, mais il n'y en a pas eu beaucoup. Je me demandais si vous pouviez nous dire ce que vous pensez faire à cet égard, car ce sera un élément important pour assurer la pertinence de nos aéronefs à l'avenir.

•(1605)

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

Lieutenant-général Meinzinger.

**Lgén A. D. Meinzinger:** Je vous remercie de ce commentaire.

J'aimerais revenir sur les idées que vous avez présentées, et aborder un point. Je participe à la conférence des chefs des forces aériennes de l'OTAN deux fois par année. Depuis ma première participation à cette réunion, je dirais que j'ai pu constater que la majeure partie de ces chefs des forces aériennes font face aux mêmes défis que nous. Nous examinons de façon régulière des possibilités, et nous essayons de communiquer nos réflexions à ce sujet. J'ai pris note de vos commentaires. Bien entendu, j'ai communiqué avec mes homologues partout à l'étranger pour chercher des occasions. Il y a d'autres pays qui effectuent une transition vers une flotte de nouveaux aéronefs, ce qui signifie qu'ils ont peut-être des pilotes qui doivent être embauchés pour faire de la formation. J'ai discuté de ces sujets aussi, et nous sommes très ouverts à des échanges unilatéraux.

À mon avis, la question centrale porte sur l'expérience et sur la façon dont nous pouvons réussir à maintenir le degré d'expérience lié aux connaissances essentielles au sein du centre de formation.

Pour terminer, je vais répondre à votre question. À la suite de la publication du rapport du vérificateur général, nous acceptons bien sûr les deux recommandations et nous nous apprêtons à mener une analyse des capacités de combat que nous pourrions choisir de mettre en oeuvre. À mon avis, pour parler en termes généraux, cela inclura l'examen de capteurs, d'armes, de protections, des capacités et d'un ensemble d'éléments que nous qualifions de capacités de soutien de mission. Voilà ce que nous examinerons dans le cadre des travaux que nous achèverons d'ici le printemps 2019.

• (1610)

**M. Stephen Fuhr:** Je vous remercie de ces informations.

Y a-t-il des aspects dont vous tiendrez compte quand vous obtiendrez les détails de l'ensemble des éléments que vous examinerez pour cibler ce qui pourrait être transféré dans les nouveaux appareils quand nous les aurons? Par exemple, si nous avons un nouveau système de missile air-air, nous pourrions transférer cet équipement, mais si nous avons un dispositif de pré-alerte d'installé dans les avions, peut-être que cela ne pourrait pas être transféré. Tiendrez-vous compte de ce type de facteur au moment de choisir ce que vous allez acquérir?

**Lgén A. D. Meinzinger:** Je crois que, au bout du compte, ce ne sera qu'un des facteurs clés, c'est-à-dire la portabilité, ou la transférabilité, si vous voulez. Nous examinerons aussi les questions de temps et d'espace, et peut-être le nombre d'aéronefs que nous serions prêts à inclure dans ce programme.

**Le président:** Il vous reste 30 secondes.

**M. Stephen Fuhr:** Je vais devoir m'arrêter ici. Il ne me reste pas suffisamment de temps. Je n'aurais que le temps de poser une question et mon temps serait écoulé. Merci.

**Le président:** Nous vous reviendrons. Merci.

Madame Alleslev, vous avez la parole.

**Mme Leona Alleslev:** Merci beaucoup.

J'aimerais parler un peu plus longuement de la formation.

Nous savons depuis 1995 qu'il y aura une pénurie de techniciens et de pilotes. Nous avons mené des études. Nous avons fait des estimations pour savoir jusqu'à quel point le domaine de l'aviation commerciale était pour prendre... Les acteurs de l'industrie de l'aérospatiale savaient déjà de quel ordre serait l'augmentation de la demande à l'égard des pilotes, donc il ne s'agit pas d'une surprise. Nous le savons depuis de nombreuses années. Nous savions aussi que nous ferions face à un problème démographique. Le problème lié aux transporteurs aériens a toujours été cyclique, donc nous savions que cette industrie vient chercher du personnel des forces aériennes et que nous devions en tenir compte dans notre planification. Nous nous trouvons dans la même situation.

Pouvez-vous nous expliquer pourquoi rien n'a été fait, alors que nous connaissons ces informations depuis au moins 1995, et nous dire quel degré de confiance nous devrions avoir maintenant qu'on fera les choses différemment pour s'assurer d'avoir les techniciens et les pilotes nécessaires?

**Lgén A. D. Meinzinger:** Si je peux me permettre, il s'agit bien entendu de travaux très importants. Une de mes principales priorités — ce qui ne sera pas facile à faire — consiste à examiner cette situation dans la perspective du défi global auquel nous faisons face, mais nous nous attaquerons à ce problème. Mon équipe est très motivée. J'ai réuni tous mes officiers généraux ici...

**Mme Leona Alleslev:** Encore une fois, en 20 ans, même si... Aujourd'hui, cela figure parmi vos priorités principales, et j'en suis

ravi et je sais que vous êtes nouvellement en poste à titre de chef de l'état-major aérien, mais il s'est écoulé 20 ans, et nous étions au courant avant même.

Que faisons-nous différemment maintenant et pourquoi devrions-nous croire que nous atteindrons la cible en matière de capacité?

**Lgén A. D. Meinzinger:** Je crois, comme je l'ai mentionné, que le fait de vous faire part des raisons principales pour lesquelles les gens choisissent de quitter les Forces armées canadiennes est une excellente façon d'examiner comment nous apportons des améliorations au sein des forces aériennes...

**Mme Leona Alleslev:** Ces raisons ont-elles changé?

**Le président:** Nous devons le laisser finir sa réponse d'abord.

**Mme Leona Alleslev:** Très bien.

**Le président:** Allez-y, lieutenant-général.

**Lgén A. D. Meinzinger:** D'accord.

Encore une fois, on a mis en place de nombreuses initiatives. Certaines sont en cours. J'ai mentionné celle touchant la réserve. Si vous me le permettez, je vais en parler un peu plus. Je crois que nous avons une excellente occasion de tirer encore plus avantage de notre réserve aérienne que nous ne le faisons en ce moment. Nous comptons actuellement 2 000 réservistes dans l'Aviation royale canadienne. J'ai fixé l'objectif de faire passer ce nombre à 2 550. Nous mettons actuellement en place deux nouveaux postes, un à l'échelon d'officier et un à l'échelon de militaire du rang.

Je vais expliquer cela brièvement. Le poste à l'échelon d'officier appartiendra à la classification que nous appelons opérations aériennes. Les personnes qui occuperont ces postes travailleront principalement dans les bureaux du quartier général divisionnaire. Elles dirigeront le personnel et seront responsables des fonctions relatives à la planification opérationnelle. Par le passé, nous devions prendre de nos pilotes pour occuper ces emplois de soutien. En augmentant cette capacité en particulier, grâce à ces nouveaux postes, nous aurons davantage de pilotes qui pourront continuer d'occuper leurs fonctions dans les escadrons. Il s'agit d'un des nombreux exemples d'initiatives que nous mettons en oeuvre.

**Mme Leona Alleslev:** Pouvez-vous nous dire si la tendance est à la hausse ou s'il y a une diminution? La pénurie se chiffre à 22 %. Quel était le taux il y a cinq ans? Selon vos estimations, quel sera-t-il dans cinq ans en ce qui concerne les postes de technicien et de pilote? Nous n'arrivons pas à remplacer ce que nous perdons, et il nous en manque déjà, donc pouvez-vous nous donner un aperçu de la tendance? Je sais que les forces compilent méticuleusement des statistiques à ce sujet.

**M. Patrick Finn (sous-ministre adjoint, Matériel, ministère de la Défense nationale):** Merci.

Si vous le permettez, je vais parler en particulier des agents d'entretien. Ce que nous faisons... Vous avez mentionné plus tôt le taux exponentiel lié à l'entretien. Ce n'est pas exactement ce que nous constatons. C'est surtout la troisième ligne qui est touchée. Cela tient en bonne partie à la façon dont nous utilisons l'industrie. En ce qui concerne cette flotte et cet aéronef en particulier, nous avons déjà fait un grand pas. Nous avons pourvu presque 200 postes d'agent d'entretien de première ligne en examinant notre façon d'utiliser les ressources de l'industrie, et la façon de les utiliser en deuxième ligne, comme dans la marine, et, jusqu'à un certain point, dans l'armée de terre. Nous examinons ces possibilités par rapport aux nouvelles flottes et à toutes les flottes actuelles. Nous nous penchons sur la façon dont nous assurons l'entretien des C-17 et des appareils Cyclone, et nous avons examiné la mise en oeuvre de façons de faire.

Vous avez raison, il y a des tendances et une certaine complexité qui touchent les agents d'entretien d'appareils qui sont des militaires et tout ce qu'ils doivent faire. Cela nous a menés à faire un examen à l'aide de ce que nous avons appelé l'initiative de soutien liée aux militaires: la façon dont nous soutenons toutes les flottes, ce qui doit être exécuté absolument par des agents d'entretien de l'armée et ce qui peut être effectué par des agents d'entretien civils d'expérience, qui sont, de fait, plus efficaces en ce qui concerne le temps passé par aéronef. C'est ce que nous constatons. De fait, cela nous aide véritablement en ce qui concerne l'effectif d'agents d'entretien, pour ce qui est de renverser la tendance et d'être en mesure de constituer l'effectif approprié d'agents d'entretien de première ligne pouvant être déployés, comme vous le savez, tout en faisant effectuer le reste des travaux à l'endroit approprié, que ce soit en industrie ou ailleurs.

• (1615)

**Mme Leona Alleslev:** Nous avons mis fin à notre indépendance en matière de formation en faisant effectuer par des civils la formation qui était auparavant donnée par des militaires, ce qui limite notre capacité d'effectuer de la formation rapidement. Pouvez-vous nous expliquer de quelle façon cette situation sera traitée?

De même façon, si nous externalisons nos capacités en matière d'entretien, cette manière de faire nuira-t-elle aussi à notre capacité de combat, vu que ce ne sera pas du personnel militaire qui effectuera ce type d'entretien?

**Le président:** Veuillez répondre brièvement, parce que le temps est presque écoulé.

**M. Patrick Finn:** Nous nous sommes toujours largement appuyés sur l'industrie. Une grande partie des droits de propriété intellectuelle liés aux travaux a toujours été détenue par des acteurs de ce milieu, et c'est certainement le cas pour nos plateformes les plus complexes. Beaucoup de ces travaux sont maintenant effectués au Canada par des entreprises comme L3 et IMP, qui ont toujours joué un rôle essentiel, lequel remonte aussi loin que la Deuxième Guerre mondiale, et même avant, en ce qui concerne les chaînes d'approvisionnement de l'armée et le soutien de nos équipements.

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

Nous allons maintenant passer à Mme Yip. Vous disposez de cinq minutes. Nous en sommes maintenant à la deuxième série de questions, donc le temps accordé est un peu plus court.

**Mme Jean Yip (Scarborough—Agincourt, Lib.):** Je tiens à tous vous remercier de votre présence.

Vu toutes ces graves pénuries de main-d'oeuvre, le budget sera-t-il suffisant pour, premièrement, maintenir en poste les pilotes et les techniciens; deuxièmement, mettre à jour la formation; et,

troisièmement, couvrir l'augmentation du nombre d'heures d'entretien?

**Mme Jody Thomas:** Merci beaucoup de cette question.

Le budget ne pose pas problème. Les responsables de la politique de défense Protection, Sécurité, Engagement ont prévu des montants suffisants pour le nombre de pilotes et le nombre de techniciens dont nous avons besoin ainsi que les sommes nécessaires au fonctionnement de l'Aviation royale canadienne. Ce n'est pas ce qui nous préoccupe en ce moment. Ce qu'il faut, c'est réussir à avoir le nombre nécessaire de personnes en poste, comme le vérificateur général l'a mentionné.

**Mme Jean Yip:** Il y a bien souvent des obstacles financiers pour quelqu'un qui souhaite devenir un pilote. L'Alberta a créé un programme de formation en pilotage d'une durée de 18 mois seulement, en comparaison de la formation de trois ans offerte dans d'autres provinces. Le gouvernement de la province offre aussi une bourse d'études de 50 000 \$. Si la formation coûte 80 000 \$, les futurs pilotes n'ont qu'à déboursier 30 000 \$. De quelle façon le ministère de la Défense nationale peut-il aider à réduire les obstacles financiers liés aux programmes de formation des pilotes?

**Lgén A. D. Meininger:** Je suis désolé. Je ne connais pas cette formation. Il s'agit d'un collège communautaire en Alberta n'est-ce pas?

**Mme Jean Yip:** C'est une école de pilotage.

**Lgén A. D. Meininger:** Pouvez-vous répéter votre question?

**Mme Jean Yip:** Pourrions-nous faire quelque chose pour aider les personnes qui souhaitent devenir pilotes?

Des frais de 80 000 \$ constituent un obstacle important, et ce sont les frais pour une année seulement.

**Lgén A. D. Meininger:** Nous avons beaucoup de programmes qui permettent à des gens de se joindre à notre équipe et de progresser rapidement pour obtenir leur brevet de pilote.

Je pense notamment au programme offert au Seneca College à Toronto, où nous acceptons des Canadiens. Au terme d'un programme de quatre ans, les candidats sont en mesure d'obtenir leur diplôme en aviation et aussi suivre la formation de pilote. Ils obtiennent un diplôme et leur brevet de pilote après une formation de quatre ans, et ils sont intégrés à un escadron.

C'est un programme à l'égard duquel nous sommes très enthousiastes. De fait, nous constatons que le taux de succès des membres des cohortes qui suivent ce programme est un peu plus élevé que celui des membres des cohortes qui se joignent directement à l'armée. Un plus grand nombre d'étudiants qui suivent ce programme obtiennent leur brevet de pilote. Nous examinons la possibilité d'augmenter peut-être légèrement le nombre de places dans ce programme.

Nous examinons aussi la possibilité d'un partenariat avec un collège francophone, dans le cadre duquel nous pourrions mettre en place une approche similaire.

**Mme Jean Yip:** En quoi consiste la cellule de ciblage? On peut lire dans la documentation qu'elle « sera créée pour aider à attirer les candidats qualifiés comme pilotes et pour cibler les efforts de recrutement ». Sa mise en oeuvre devait commencer ce mois-ci.

Pouvez-vous nous en dire davantage à ce sujet?

• (1620)

**Lgén A. D. Meininger:** Oui.

En somme, il s'agira d'une équipe spécifique au sein du personnel de commandement militaire. L'équipe sera très axée non seulement sur le ciblage de pilotes, qui, de toute évidence, est une de mes priorités, mais aussi sur le recrutement de personnel pour tous les autres postes importants que nous devons pourvoir.

Le plan d'action auquel vous faites référence traite spécifiquement de pilotes. Cela peut comprendre aussi la façon dont nous communiquons avec les membres des collectivités, et aussi des échanges avec certains établissements que vous avez mentionnés, où nous pouvons volontairement nous faire connaître et inciter des personnes à se joindre à notre équipe.

Par ailleurs, selon la façon dont le commandement du personnel militaire est structuré, il est très important d'avoir la possibilité d'offrir un cheminement accéléré aux candidats dans les établissements. En ce qui concerne les secteurs où nous avons une pénurie et des lacunes en matière de capacité, un effort ciblé, soit le mécanisme de ciblage que vous avez décrit, nous procurera un grand avantage.

**Mme Jean Yip:** Va-t-on recruter davantage de pilotes de CF-18? Sinon, pourquoi?

**Lgén A. D. Meinzinger:** Nous continuerons de recruter à grande échelle.

De façon générale, il n'est pas difficile d'attirer des personnes qui veulent devenir pilotes dans les Forces armées canadiennes. En réalité, le choix de devenir un pilote de chasse a lieu une fois que les recrues ont entrepris l'instruction. C'est dans le cadre de l'instruction que nous sélectionnons celles qui seront orientées vers les escadrons 419 et 410, d'après les aptitudes et les compétences qu'elles affichent durant leur formation au pilotage. On ne les recrute pas précisément pour qu'elles deviennent des pilotes de chasse. On les recrute afin qu'elles deviennent des pilotes, puis, dans le contexte de leur instruction, nous déterminons... Certes, il y a une mise en correspondance des préférences, mais, au bout du compte, il en découle un résultat. Voilà comment fonctionne notre processus.

Quant à ce que nous pouvons faire pour améliorer les taux de succès dans cette entreprise, j'indiquerais l'outil de sélection de l'équipage aérien que nous utilisons maintenant à Trenton, en Ontario, et qui est essentiellement le filtre. Les jeunes Canadiens qui arrivent sont soumis à une batterie de tests, et nous évaluons ensuite s'ils possèdent les bons ensembles de compétences et les aptitudes nécessaires pour être intégrés dans le système de formation au pilotage.

Après avoir adopté ce nouveau modèle — nous avons collaboré avec la RAF —, nous avons découvert que les taux de succès et les résultats sont meilleurs que dans le cas de l'approche traditionnelle que nous utilisons. Nous sommes très enthousiastes à ce sujet. Au bout du compte, cela signifiera que nous aurons davantage de résultats à la fin de la formation et qu'un plus grand nombre de personnes pourront entrer dans la force de chasse.

**Le président:** Merci beaucoup, lieutenant-général.

Nous allons maintenant passer à M. Kelly, s'il vous plaît.

Monsieur Kelly, vous disposez de cinq minutes.

**M. Pat Kelly (Calgary Rocky Ridge, PCC):** Merci.

Madame la sous-ministre, dans votre déclaration préliminaire, vous avez abordé un certain nombre d'éléments.

Nous avons le rapport, qui nous donne une idée très claire de la mesure dans laquelle le manque de pilotes et d'agents d'entretien est responsable des lacunes au chapitre de la capacité opérationnelle.

Vous avez évoqué plusieurs fois dans votre déclaration les avions de conception avancée qui arriveront en 2025 pour remplacer les chasseurs. Cette date approche très rapidement, et nous n'avons pas vraiment d'indication claire quant à la façon dont il faudra procéder et au moment où il faudra le faire. S'il doit y avoir un appel d'offres ouvert pour l'aéronef de remplacement, à quel moment ce processus commencera-t-il, et dans quelle mesure sommes-nous convaincus que nous recevrons le premier chasseur de conception avancée en 2025?

**Mme Jody Thomas:** Merci infiniment de poser la question, et je suis heureuse d'y répondre. Certes, comme il est notre chef des approvisionnements, M. Finn connaît la marche à suivre de façon approfondie.

Nous sommes en voie de réaliser toutes les déclarations que nous avons faites au sujet du projet de chasseurs de prochaine génération. Le 26 octobre, nous avons publié l'ébauche d'une demande de propositions à l'intention de l'industrie. Cinq entreprises ont reçu la DP afin de poursuivre le processus d'appel d'offres. Nous sommes convaincus que nous allons respecter l'échéancier. Nous publierons la DP finale au printemps.

Une partie de la raison pour laquelle nous tenons une année de consultations auprès de toutes les entreprises qui sont intéressées, qui possèdent des aéronefs à réaction et des avions et qui seraient capables de livrer une concurrence, c'est que nous voulons nous assurer que le processus d'approvisionnement se solde par une réussite. Nous sommes sur la bonne voie en ce qui concerne le projet de chasseurs de prochaine génération.

**M. Pat Kelly:** Je pense que je peux vous assurer que ce processus d'approvisionnement fera l'objet d'un examen extrêmement poussé, étant donné les approvisionnements désastreux qu'ont connus les gouvernements. Encore une fois, il ne s'agit pas particulièrement de pointer du doigt le gouvernement actuel. L'approvisionnement est un problème exceptionnel qui accable les gouvernements depuis de nombreuses années au Canada, et dans le cadre de ce processus particulier, on y prêtera beaucoup d'attention.

Monsieur Berthelette, dans le cadre de votre audit, avez-vous envisagé les risques liés à la possibilité que l'on ne commence pas à recevoir les chasseurs de conception avancée en 2025?

Nous ne cessons de prolonger la durée de vie de la flotte actuelle. Tout ce qui est prévu dans ce plan et dans cette intervention semble dépendre de l'assurance que, de 2025 à 2032, nous aurons complètement remplacé la flotte. Je suis préoccupé, compte tenu de l'historique de problèmes liés à l'approvisionnement, par ce qui arrivera durant cette période si nous n'obtenons pas l'approvisionnement et la livraison des chasseurs de conception avancée.

● (1625)

**M. Jerome Berthelette:** Il s'agit d'une question sur laquelle nous ne nous sommes pas penchés au cours de cet audit particulier.

**M. Pat Kelly:** J'espère vraiment que nous ne sommes pas en train d'écouter un futur rapport du vérificateur général sur l'achat des chasseurs de conception avancée.

Dans ce cas, je reviendrais peut-être à vous, madame la sous-ministre Thomas: avez-vous envisagé les risques liés à la possibilité que ces aéronefs ne soient pas livrés à compter de 2025 et que nous ne les ayons pas tous reçus d'ici 2032?

**Mme Jody Thomas:** Merci infiniment de poser la question.

Nous risquons de ne pas être en mesure de respecter nos engagements et de défendre notre souveraineté par l'intermédiaire de l'Aviation royale du Canada. Par conséquent, tous les efforts sont déployés dans le but de veiller à ce que nous respections les dates. Jusqu'ici, les consultations sur ce processus menées auprès de l'industrie se déroulent très bien. L'énoncé des besoins de la DP lui a déjà été communiqué. Nous recevrons la rétroaction des entreprises au cours des deux ou trois prochains mois, pour voir s'ils ont des questions au sujet de la DP, puis nous irons de l'avant au printemps.

Ce processus sera géré de près par M. Finn et son équipe pour garantir que nous respecterons les dates.

**M. Pat Kelly:** Qu'entendez-vous par là lorsque vous dites « nous irons de l'avant » en 2019? Si l'industrie reçoit la DP, pourriez-vous...?

**Mme Jody Thomas:** Je vais demander à M. Finn de répondre...

**M. Pat Kelly:** D'accord, allez-y.

**Mme Jody Thomas:** ... mais les entreprises ont actuellement l'ébauche entre les mains, et c'est devenu notre pratique.

**M. Pat Kelly:** D'accord, alors il s'agit d'une version provisoire; ainsi, ce que vous affirmez, quand vous dites que c'est au printemps...

**Mme Jody Thomas:** Ce sera la version finale.

**M. Pat Kelly:** La DP finale sera lancée.

**M. Patrick Finn:** Oui, monsieur. Je vous remercie d'avoir posé la question.

Depuis la préqualification des cinq entreprises — encore une fois, une a refusé de participer —, nous travaillons avec les quatre entreprises participantes dans un certain nombre de domaines, où nous voulons obtenir leur rétroaction et avons échangé divers documents. Nous avons réuni ces documents. Elles ont de jusqu'à avant Noël pour nous faire part de leur rétroaction détaillée ou de tout commentaire qu'elles ont à formuler au sujet de la DP. Ensuite, nous disposerons de l'hiver pour la mettre à jour. Nous allons leur présenter la demande une fois de plus, au cas où elles auraient des commentaires finaux à formuler, puis la DP concurrentielle sera publiée au printemps 2019.

En 2020, les soumissions arriveront. Nous terminerons l'évaluation et procéderons à une sélection que nous appelons un processus de dialogue concurrentiel. Nous sommes très conscients des risques que vous avez mentionnés, monsieur, mais c'est pourquoi nous avons prévu un certain temps pour procéder au dialogue concurrentiel, afin que le contrat soit attribué au plus tard en 2022. Nous avons prévu un certain temps en raison des risques que vous mentionnez, et pas mal tous les fournisseurs nous ont dit qu'il s'écoulera trois ans entre le moment de l'attribution du contrat et celui de la prestation des premiers aéronefs. Il s'agit d'un processus pas mal uniforme; c'est aussi ce que nous avons observé dans le cadre d'autres projets, et ce que nous envisageons. Il se pourrait que certaines entreprises puissent livrer des aéronefs avant cette date, mais cela correspond tout à fait à la rétroaction que nous avons reçue, monsieur.

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

Nous allons maintenant passer à M. Arya; vous avez la parole, pour cinq minutes.

**M. Chandra Arya (Nepean, Lib.):** Merci, monsieur le président.

Je vais simplement lire rapidement les recommandations du vérificateur général. Il dit: « La Défense nationale devrait élaborer et mettre en œuvre des stratégies de recrutement et de maintien en poste ». La deuxième recommandation est la suivante: « La Défense

nationale devrait analyser les améliorations à apporter aux CF-18 pour en assurer la pertinence opérationnelle jusqu'en 2032 ».

À première vue, quiconque lit le rapport pensera que la Défense nationale n'a encore rien fait, mais ce n'est que quelque part au milieu du rapport qu'il est indiqué que « la Défense nationale a des plans pour contrer certains risques[...] les investissements décidés ne suffiront pas ». Je pense que le mot clé est « suffiront ».

En ce qui concerne les recommandations, du moins, à mon avis, le libellé aurait dû être « la Défense nationale devrait élaborer des stratégies régionales ». N'êtes-vous pas de cet avis?

• (1630)

**Le président:** À qui adressez-vous la question?

**M. Chandra Arya:** À notre vérificateur général.

**Le président:** Monsieur Berthelette.

**M. Jerome Berthelette:** Monsieur le président, nous nous en tenons à nos recommandations.

**M. Chandra Arya:** D'accord, dans ce cas, je vais poser la question à la sous-ministre.

Madame Thomas, on dirait que vous n'avez aucune stratégie de recrutement et de maintien en poste. Toutefois, j'ai lu dans votre rapport que vous avez établi certaines stratégies de maintien en poste. Vous mentionnez « Canada sans faille » et les stratégies de maintien en poste des FAC, n'est-ce pas?

**Mme Jody Thomas:** Oui, nous avons établi des stratégies de maintien en poste et de recrutement, mais les chasseurs à réaction nous posent un problème particulier, alors nous devons en faire davantage, et d'autres mesures sont envisagées par le chef du personnel militaire et le commandant de la force aérienne.

**M. Chandra Arya:** Dans ce cas, pourquoi ne déclarez-vous pas clairement que nous disposons de ces stratégies et que nous devons en faire plus?

À première vue, on dirait que vous n'avez aucune stratégie.

**Mme Jody Thomas:** Nous en avons établi, et nous mettons de nouveau l'accent sur la croissance des Forces armées canadiennes en conséquence de la politique Protection, Sécurité, Engagement.

Jusqu'à tout récemment, les forces armées réduisaient leurs effectifs. Nous devons maintenant inverser cette tendance et faire croître les Forces armées canadiennes à un moment où le taux de chômage est peu élevé et où, comme je l'ai dit, on a besoin de pilotes partout dans le monde. Nous avons un défi précis à relever. Nous nous concentrons beaucoup dessus et, oui, il y a des stratégies.

**M. Chandra Arya:** Le gouvernement a présenté la nouvelle exigence opérationnelle en 2016. En 2017, vous avez effectué une estimation du coût lié au prolongement du cycle de vie des CF-18 jusqu'en 2032. Il s'élève à environ 1,2 milliard de dollars. Ce chiffre ne comprenait pas le coût de la capacité de combat.

Quand l'audit était en cours, avez-vous participé à une analyse des besoins d'améliorer la capacité de combat?

**Mme Jody Thomas:** Pendant que l'audit était en cours, nous n'avions pas terminé cette analyse. Les rapports du vérificateur général rendent compte de ce que nous avons fait et de ce que nous n'avons pas fait.

Il n'arrive jamais que nous n'analysions pas l'amélioration des flottes. Nous procédons constamment à des remises à neuf et à des changements d'armes, de capteurs, de capacité défensive et offensive permettant de réagir aux menaces et à l'environnement, etc. Certes, les responsables de la force aérienne peuvent donner plus de détails que moi, mais ce projet n'est pas encore terminé. Il le sera au printemps. Ensuite, nous déciderons quoi faire.

**M. Chandra Arya:** Monsieur le président, je voudrais poser une question au bureau du vérificateur général en passant. Si je regarde la recommandation, au moins au moment où l'audit a été effectué, il semble que le ministère ne fasse rien pour analyser les mises à niveau qui sont requises. Était-ce le cas?

**Mme Casey Thomas:** Nous avons vérifié si la Défense nationale avait effectué ou non des travaux qui avaient été approuvés, et que nous pourrions examiner, ensuite, dans l'avenir, afin de savoir s'ils avaient été effectués ou non.

Comme l'a affirmé la sous-ministre, la Défense effectuée des travaux. Toutefois, si on parle d'une analyse qui n'est pas finale ou qui n'a pas été approuvée en parallèle avec un budget connexe, ce n'est pas quelque chose que le ministère reconnaîtrait comme ayant fait l'objet d'un engagement de sa part ou comme mesure qu'il a peaufinée et qu'il prendra dans l'avenir, en l'occurrence, dans le but d'améliorer sa capacité de combat.

**M. Chandra Arya:** Ma seule préoccupation tient à la façon dont c'est déclaré, puisque cela donne l'impression que le ministère ne fait rien, alors que, à mon avis, il faut quelque chose à ce sujet.

Merci, monsieur le président.

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

Nous allons maintenant passer à M. Christopherson; vous avez la parole.

**M. David Christopherson:** Merci, monsieur le président.

Mes questions sont dans le même ordre d'idées que celles de M. Arya, mais j'ai tiré une conclusion un peu différente.

Voici un extrait de la page 8 du rapport:

3.48 En 2017, la Défense nationale a estimé que la prolongation de la durée de vie des 76 CF-18 jusqu'en 2032 coûterait 1,2 milliard de dollars. Ce montant comprend le coût des pièces de rechange et des améliorations à la structure et aux systèmes avioniques et électriques, mais pas le coût de l'amélioration de la capacité de combat des aéronefs.

3.49 Si la capacité de combat des appareils n'est pas améliorée, les CF-18 seront moins efficaces pour contrer des adversaires dans le cadre d'opérations nationales et internationales. À notre avis, le maintien en service des CF-18 jusqu'en 2032 sans disposer d'un plan pour améliorer leur capacité de combat amènera la force de chasse à jouer des rôles moins importants et compromettra la capacité du Canada à contribuer aux opérations du NORAD et de l'OTAN.

J'ai examiné ces points, et je me suis dit qu'il y avait deux possibilités. L'une est liée à la conclusion qu'a tirée M. Arya, et c'est-à-dire que cela ressemblait à de l'incompétence. J'adresse mes questions au lieutenant-général, car ce sont vos employés qui font ce travail. Pour une personne qui n'est pas un spécialiste, il est difficile de comprendre pourquoi les capacités de combat des avions de chasse n'ont pas été incluses. On dirait de l'incompétence.

Si ce n'en est pas, et si c'est ce que croit M. Arya, c'est-à-dire que c'était en cours, mais pas parachevé, la deuxième possibilité que j'ai cernée tient au fait que la somme de 1,2 milliard de dollars est un leurre. Il ne s'agit pas du chiffre réel. Soit que vous saviez que vous deviez vous occuper des capacités de combat, mais que quelqu'un a oublié d'intégrer cet élément dans l'analyse, soit que vous saviez que vous alliez devoir le faire et qu'un coût s'y rattacherait, mais que cela

donnerait l'impression que la somme de 1,2 milliard de dollars est inacceptablement élevée.

Je comprends qu'il pourrait y avoir une troisième raison. J'attends votre réponse avec impatience, monsieur le lieutenant-général. De quoi s'agit-il? D'incompétence, d'une tentative d'esquiver les chiffres, ou bien de quelque chose que je ne vois pas?

● (1635)

**Lgén A. D. Meinzinger:** Je vais laisser mon collègue ici présent aborder la question des chiffres dans un instant, mais, certes, comme je l'ai indiqué, notre intention est d'achever l'évaluation des mises à niveau des capacités de combat du CF-18...

**M. David Christopherson:** Ce n'est pas ma question.

**Lgén A. D. Meinzinger:** ... d'ici le mois de mai prochain. Comme je l'ai décrit, ce sera dans un certain nombre de domaines différents.

**M. David Christopherson:** Ce n'est pas ma question. Répondez à ma question, monsieur.

**Lgén A. D. Meinzinger:** Ce sont des travaux que nous allons entreprendre, et, comme la sous-ministre...

**M. David Christopherson:** Ce n'est pas ma question.

Monsieur le président, j'ai demandé...

**Le président:** Posez encore la question.

**M. David Christopherson:** Je vais la poser de nouveau.

C'est l'une de deux choses, ou bien quelque chose m'échappe en tant que troisième réponse, et je reconnais cette possibilité. Soit qu'il s'agit d'incompétence — quelqu'un a oublié d'inclure la capacité de combat des avions de chasse —, soit que cet élément a été omis délibérément parce qu'il rendrait la somme de 1,2 milliard de dollars inacceptable. C'est l'une ou l'autre de ces deux réponses, ou bien une autre que je ne comprends pas, mais veuillez ne pas partir dans une autre direction, lieutenant-général. Je vous en prie, monsieur, ne faites pas cela.

**Lgén A. D. Meinzinger:** D'accord. Je vais céder la parole à mon collègue, qui pourra parler de l'estimation de 1,2 milliard de dollars.

**M. Patrick Finn:** Je pense, monsieur, que la réponse à votre question serait la troisième possibilité.

**M. David Christopherson:** D'accord.

**M. Patrick Finn:** Cela concerne l'ensemble de nos flottes et la façon dont nous procédons une fois que les coûts arrivent à maturité dans le cadre de notre processus de développement des forces. La somme de 1,2 milliard de dollars vient s'ajouter. Il s'agit des fonds supplémentaires dont nous aurons besoin pour que les aéronefs actuels restent entretenus. Dans le cadre de la politique Protection, Sécurité, Engagement, nous avons élaboré un processus de développement des forces, selon lequel, au moment où nous étudions diverses capacités — ainsi, ce n'est pas unique aux aéronefs à réaction —, que ce soit nos sous-marins de la classe Victoria ou d'autres flottes, le processus est le même. Nous procédons à l'analyse des options qui est en cours depuis des années.

Encore une fois, l'ARC, la force aérienne, dirige ces activités. Pendant qu'elle élabore l'objet de nos efforts, notre dirigeant principal des finances et d'autres intervenants se penchent sur le coût de la mise à niveau et sur la façon dont cela peut être inclus dans notre enveloppe et notre budget d'exercice et s'inscrire dans ce que nous faisons. Nous pouvons déclarer tous les coûts qui composent la somme de 1,2 milliard de dollars. Ailleurs dans l'audit, il est question de la somme supplémentaire de 3 milliards de dollars pour la flotte entière. À mesure que nous faisons parvenir nos activités à maturité, des décisions seront fondées... le lieutenant-général a parlé d'installer des radars ou de ne pas en installer.

Nous établirons les coûts. Nous étudierons la question du point de vue de l'abordabilité relative. Toutes ces données passeront par notre organe de gouvernance, puis seront déclarées et rendues publiques.

À ce stade, nous n'avons pas encore décidé ce que nous allons mettre à niveau. Par conséquent, nous n'avons pas encore établi le plein coût de cette entreprise. Ainsi, nous ne pouvons pas encore le déclarer, mais cela fait partie de notre processus, monsieur, concernant l'ensemble de nos flottes.

**M. David Christopherson:** Très bien. J'essaie de comprendre.

Est-ce que cela signifie que c'est dans la limite des 3 milliards de dollars?

**M. Patrick Finn:** Non, monsieur. Ce n'est pas dans la limite des 3 milliards de dollars, c'est-à-dire...

**M. David Christopherson:** Désolé. Encore une fois, je ne suis pas un spécialiste.

Vous avez déclaré un coût de 1,2 milliard de dollars. S'il doit y avoir un coût supplémentaire fondé sur certains des éléments que vous avez mentionnés, pouvant aller jusqu'à 3 milliards de dollars, je vous demande si cette somme comprend la préparation au combat, et vous me répondez par la négative. Je ne suis pas plus avancé. Je ne comprends toujours pas pourquoi ce n'est pas inclus dans la somme de 1,2 milliard de dollars ni dans celle de 3 milliards de dollars. Je n'obtiens pas de réponse directe.

**M. Patrick Finn:** Monsieur, c'est parce que — je vous remercie encore de poser la question — la chose précise que nous allons faire, c'est nous concentrer sur nos mises à niveau. Nous mobilisons nos alliés dans le cadre des activités qui sont déjà en cours. Par exemple, l'armée américaine, qui investit dans certains de ses F-18, continuera de les exploiter, tout comme le feront d'autres alliés clés. Que mettront-ils à niveau, et que feront-ils?

Comme nous n'avons pas encore décidé quelles seront les mises à niveau particulières, nous n'avons pas pleinement établi leur coût.

**M. David Christopherson:** Je suis désolé... Il n'y a même pas un poste théorique quelque part? Je présume que ce genre de choses coûtent cher, qu'il s'agit de haute technologie et que c'est très coûteux. Si vous voulez rendre des comptes de façon ouverte et transparente aux Canadiens et au Parlement — c'est-à-dire, votre grand patron —, ne devriez-vous pas inclure un chiffre qui, vous le savez, sera important, mais indiquer que vous ne connaissez tout simplement pas le chiffre exact?

• (1640)

**Le président:** Monsieur Christopherson, votre temps est écoulé, et je vais vous en accorder plus. Toutefois, comme ce chiffre figure dans le rapport du vérificateur général, je me demande si vous ne souhaiteriez pas également demander à Mme Thomas pourquoi la préparation au combat — parce qu'elle affirme qu'il ne comprend pas la préparation au combat — n'a pas été énoncée clairement dans ce rapport.

**M. David Christopherson:** Vous m'enlevez les mots de la bouche, monsieur le président...

**Mme Casey Thomas:** En ce qui concerne la raison pour laquelle la somme de 1,2 milliard de dollars ne comprend pas la capacité de combat, cela faisait partie des questions que nous avons posées au cours de notre audit. L'une des réponses qui nous ont été données, c'était qu'au fil des ans et au fil du temps, la Défense nationale s'est attendue à ce qu'une flotte de remplacement soit en place. Par conséquent, à mesure qu'elle effectuait ses travaux, elle étudiait ce qu'elle devait faire pour prolonger la durée de la flotte de sorte qu'elle puisse continuer à voler, mais elle n'a pas inclus la capacité de combat dans son budget des dépenses.

**M. David Christopherson:** Je veux des précisions.

**Le président:** D'accord. Soyez très rapide.

**M. David Christopherson:** L'argent qui y aurait figuré n'y était pas en grande partie parce qu'on pensait ne pas avoir à faire le calcul pour cette période, car on allait obtenir des aéronefs de remplacement. Ai-je bien compris cela?

**Mme Casey Thomas:** Je pense bien. Je veux m'assurer que je comprends bien votre question...

**M. David Christopherson:** Je vous en suis reconnaissant.

**Mme Casey Thomas:** ... et que nous ne mettons pas de mots dans la bouche de l'autre.

**M. David Christopherson:** Non.

**Mme Casey Thomas:** Je pense qu'au fil du temps, la Défense nationale s'est attendue à obtenir une flotte de remplacement. Par conséquent, elle s'est penchée sur ce qu'elle devait faire et, au fil du temps, elle n'a pas inclus la capacité de combat dans son...

**M. David Christopherson:** Voilà. Bien franchement, messieurs, compte tenu de la pression que j'exerce sur vous, une grande part de la réponse semble être de nature politique. Du moins, l'aspect politique de cet horrible dossier met notre état-major de la Défense dans une terrible situation. Voilà l'argument que je formule à ce sujet. Normalement, ce n'est pas le cas, mais, en l'occurrence, monsieur le président, au bout du compte, je considère vraiment que le coupable est la politique et l'horrible situation actuelle en ce qui concerne le remplacement de nos chasseurs à réaction.

Je vous remercie de votre indulgence, monsieur le président.

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

Monsieur Fuhr.

**M. Stephen Fuhr:** Merci, monsieur le président.

Je veux simplement revenir sur l'aspect touchant l'instruction des recrues. Le système à deux volets est-il à envisager? Je sais qu'aux États-Unis, les pilotes sont soit promus, soit renvoyés. Dans le système britannique, on peut être un pilote de carrière ou un sous-lieutenant d'aviation.

S'agit-il de l'une des nombreuses choses que vous envisagez, en ce moment?

**Lgén A. D. Meinzinger:** Il ne s'agit pas d'une initiative précise, mais vous vous rappelez peut-être le Programme d'instruction pour les aspirants officiers. Certes, nous sommes très enclins à envisager l'enrôlement de personnes — une petite cohorte, peut-être — dans le cadre de cet ancien programme, maintenant appelé le Programme de formation des officiers — Éducation permanente, à l'intention des personnes qui arrivent à notre service sans diplôme. Le plan consisterait à permettre à ces personnes de voler pendant peut-être 10 ans, puis, à ce moment-là, à leur demander si elles veulent obtenir un diplôme ou pas. Si elles souhaitent en obtenir un, nous chercherons un moyen de leur en décerner un, peut-être par l'intermédiaire du CMR. Sinon, il est certain que vous constaterez probablement que vos pilotes les plus hauts gradés sont peut-être titulaires d'une majeure en pilotage.

Nous n'avons pas de système officiel, mais nous étudions les façons dont nous pourrions remodeler une partie du processus du Programme d'instruction pour les aspirants officiers, du point de vue des admissions au sein de l'ARC.

**M. Stephen Fuhr:** C'est une excellente idée. Certains des meilleurs pilotes avec qui j'ai volé dans l'armée ont participé à ce programme.

En ce qui concerne les avions que nous envisageons d'obtenir, j'ai vu quelques-uns des chiffres. Il était question de 18. Pour un bref instant, j'ai vu que c'était 18; puis 7 pour les pièces. Je sais qu'elles posent problème, car on a réduit la production de pièces. C'est 18 et 7 de rechange, ou bien est-ce seulement 18?

En plus de cela, la somme de 500 millions de dollars comprend-elle l'achat et les mises à niveau? Autant que je sache, ces mises à niveau sont les sièges et l'éclairage adapté à la vision nocturne, puis, évidemment, probablement certains travaux esthétiques. Suis-je sur la bonne voie relativement à ce qui doit être fait et au coût?

**M. Patrick Finn:** Merci beaucoup pour ces questions.

Pour répondre à votre première question, il s'agit de 18 aéronefs aptes au vol. Nous avons dit que cela pouvait aller jusqu'à sept aéronefs supplémentaires, pour les pièces de rechange. Nous n'irons probablement pas jusque-là. L'Aviation royale australienne s'est montrée très serviable. En fait, elle nous a proposé un grand nombre d'aéronefs ainsi que de nombreuses pièces de rechange.

Plutôt que de faire venir les aéronefs au Canada pour les démonter, puisque nous avons assez de composants majeurs, il ne s'agira probablement que de deux ou trois aéronefs supplémentaires. C'est ce que nous verrons. Une fois encore, les aéronefs supplémentaires seraient requis pour les pièces de rechange, mais nous ne voulons pas nous en encombrer.

Les 470 millions de dollars comprennent en fait un grand nombre de choses, comme vous le mentionniez. Il s'agit des aéronefs et de leur mise à niveau. Nous voulons procéder à ce qu'on appellerait une réparation et une révision de tous les moteurs. Nous allons utiliser notre arborescence de points de contrôle pour la structure. Nous voulons être certains de couvrir tous ces points, et que cela ait lieu. Le premier aéronef arrivera à la fin de l'hiver ou au début du printemps, et il aura déjà des heures de vol. Comme vous l'avez souligné, l'urgence concerne la gestion de la configuration et la formation, le système d'imagerie en vision nocturne et les sièges éjectables.

Il y a d'autres éléments qui sont inclus dans les 470 millions de dollars. Pour certaines choses, nous nous repositionnons pour les futurs avions de combat. Par exemple, nous envisageons de déplacer le centre d'essai de Cold Lake à un centre d'excellence du gouvernement fédéral ici à Ottawa. C'est compris dans la somme.

Nous envisageons d'avoir un certain nombre de mises à niveau — et nous en avons parlé — en ce qui concerne l'interopérabilité et d'autres choses. Nous y avons inclus les coûts, en témoignage de notre ouverture, nous indiquons les vérifications pour l'entretien initial, les tests, les évaluations et les mises à niveau que nous allons faire, ainsi que certaines des mises à niveau que nous envisageons d'effectuer, à la suite de la mise en service de ces aéronefs et de l'expansion de la flotte.

• (1645)

**M. Stephen Fuhr:** Je sais que vous avez lu dans la presse beaucoup d'articles sur le fait que bien des gens ne comprennent pas que la fatigue est un aspect important d'un avion. C'est probablement l'un des points principaux qui déterminent la durée de vie potentielle d'un avion.

Pourriez-vous nous en dire davantage sur le partage des données sur ces cellules entre le Canada et l'Australie? Pourriez-vous nous dire pourquoi nous consacrons tant de temps, d'argent et d'efforts pour nous assurer de comprendre où en sont ces avions quant à la fatigue, et pourquoi c'est si important? De toute évidence, le profane évoquera encore l'histoire du sous-marin qui prend l'eau, ce qui je pense n'est pas une très bonne comparaison. J'aimerais vous entendre là-dessus.

**M. Patrick Finn:** Nous avons travaillé très étroitement avec l'Australie pour comprendre ce qu'est l'usure. Certains experts sont ici au Canada. Cela a déjà été dit. J'ai parlé à quelques-uns d'entre eux la semaine dernière. Le centre d'excellence sur la fatigue des F-18 se trouve ici au Canada, à Mirabel. En fait, la marine américaine nous a envoyé des aéronefs pour que nous en fassions l'entretien, vu notre expertise.

Nous avons soumis des aéronefs à des essais jusqu'à rupture afin de nous assurer d'avoir une compréhension parfaite ainsi qu'un modèle complet de la durée de vie utile. Nous soumettons les aéronefs à un entretien lourd, à un rythme où nous constatons moins de fatigue que prévu, ce qui est une bonne chose. C'est moins cher, mais c'est aussi plus sûr.

Nous savons que les Australiens utilisent leurs aéronefs dans un environnement plus corrosif en raison de leurs bases exposées à l'air salin et à d'autres choses. Ils ont un programme d'entretien très solide. Nous avons envoyé des gens réaliser une analyse très détaillée. Les Australiens nous ont également donné accès à toutes les données détenues ici, au Canada, sur tous leurs aéronefs. Les modèles détaillés de la structure de tous leurs avions sont conservés ici, au Canada, et nous avons pu avoir accès à tout cela. Il y a des configurations légèrement différentes, mais, même au sein de notre flotte, certains de nos avions arrivent dans différents blocs, comme on les appelle, et par conséquent il y a des changements. Mais si jamais il y a un cas...

Vous pouvez comparer cela à la situation des sous-marins; c'est une situation que j'ai vécue. Il y en avait seulement quatre dans le monde, qu'on a amenés au Canada et qu'on a mis en service; alors que cette flotte est assez répandue et sera utilisée, comme je l'ai mentionné, par beaucoup de nos alliés d'ici 2030. Il y a encore une grande demande de L3 de la part des États-Unis, de l'Espagne et d'autres pays, nous ne sommes pas les seuls. Toute la communauté se demande comment on peut continuer à les utiliser de manière sûre et efficace, et quelles sont les mises à niveau qu'on peut faire.

**M. Stephen Fuhr:** Merci.

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

Monsieur Finn, j'aimerais revenir sur un commentaire que vous avez formulé sur l'ouverture d'un nouveau centre d'excellence, ici, à Ottawa.

**M. Patrick Finn:** Oui, monsieur. Cela n'a rien à voir avec le fait qu'il ne s'agit pas seulement des chasseurs. Nous avons un Centre d'essais techniques aérospatial à Cold Lake. Il y est depuis des décennies, mais son fonctionnement a considérablement changé. Nous y pensons depuis un certain temps.

**Le président:** Que faites-vous? Allez-vous fermer le centre de Cold Lake?

**M. Patrick Finn:** Nous le déplaçons hors de Cold Lake.

**Le président:** Quand la décision a-t-elle été prise, et qui l'a prise?

**M. Patrick Finn:** Cela fait partie du processus que nous avons suivi.

Pour que ce soit clair, monsieur, notre but n'est pas que tout le monde quitte Cold Lake.

**Le président:** Non, mais vous fermez le centre d'excellence de Cold Lake. C'est qu'il y a eu beaucoup de départs, en Alberta ces derniers temps. Chaque fois qu'on ferme un établissement en Alberta, que ce soit un centre d'immigration ou...

Laissez-moi dire que Cold Lake est le centre de notre force aérienne, en Alberta. Nous le reconnaissons. La collectivité en dépend.

Quand la décision a-t-elle été prise?

**M. Patrick Finn:** Il a fallu un certain nombre d'années. La décision a été prise peu à peu et a été présentée à notre ministre.

Au fil du temps, le travail réalisé à Cold Lake devenait de plus en plus un travail d'administration centrale; aujourd'hui, ce travail se fait un peu partout dans le monde. Nous avions l'habitude de réaliser tous les tests et les évaluations sur les avions à Cold Lake. Maintenant, essentiellement, nous renouvelons les certifications des pilotes.

Pendant d'innombrables années, par exemple pour l'hélicoptère Cyclone, les pilotes d'essai et l'équipe d'essai ont partagé les mêmes locaux que le fournisseur. C'est la façon moderne de faire les choses. C'est une forme de reconnaissance. Transports Canada et d'autres font un travail similaire. C'est la tendance que nous avons suivie. En ce qui concerne notre initiative de soutien, ce travail est en cours depuis de nombreuses années. Nous l'avons présentée en plusieurs étapes à notre ministre et nous avons communiqué avec les députés locaux et territoriaux afin de leur indiquer notre intention.

• (1650)

**Le président:** Les députés de quelle région?

**M. Patrick Finn:** De Cold Lake.

**Le président:** Nous allons maintenant passer à Mme Alleslev qui va brièvement intervenir.

**Mme Leona Alleslev:** Merci beaucoup.

J'aimerais continuer sur ce que M. Christopherson disait au sujet du 1,2 milliard de dollars.

Selon votre explication, monsieur Finn, je comprends que c'est pour l'augmentation des coûts du service opérationnel et de l'entretien de la flotte, mais cela concerne les 76 avions. Avez-vous inclus les avions australiens supplémentaires?

De plus, comme la décision sur les mises à niveau n'a pas encore été prise, êtes-vous également en train de dire qu'à aucun moment le ministère de la Défense nationale n'a évalué les coûts des mises à niveau possibles des F-18?

**M. Patrick Finn:** En ce qui concerne la première question, comme je l'ai indiqué, les 470 millions de dollars que nous avons approuvés pour les avions australiens supplémentaires comprennent les mises à niveau, certains éléments d'interopérabilité et d'autres aspects. Les 3 milliards de dollars, et c'est là que nous passons des 1,2 million de dollars aux 3 millions de dollars, comprennent l'ajout de 94 avions, selon une perspective de coûts différentiels, jusqu'en 2032. Il n'est pas question d'avoir tous les avions en 2032, mais nous avons défini une trajectoire à partir de 2026. Nous ciblons les mises à niveau pour l'interopérabilité, l'entretien supplémentaire, les pièces de rechange... tous ces aspects.

Nous avons appris au fil du temps, en élaborant le plan Protection, Sécurité, Engagement, et nous l'avons aussi constaté à maintes reprises pendant l'établissement du budget des grands projets d'immobilisations et des choses de cette nature, que les coûts initiaux ne sont pas fidèles. Nous ne sommes pas sûrs de ce qu'ils font. Ils peuvent être rendus publics. Les gens demandent à connaître ces coûts, et nous nous retrouvons obligés de présenter des chiffres avec des informations très incomplètes.

Comme tous les ministères, nous avons maintenant un modèle de dirigeant principal des finances. Il est responsable de ces chiffres et les atteste. Il y a certaines choses que nous faisons pour les mises à niveau progressives dont nous évaluons le coût à mesure qu'elles sont prêtes à être approuvées, mais de manière générale, sans bien comprendre quelle voie nous allons suivre, si les radars seront inclus, qu'est-ce que ce sera... On n'a pas encore évalué le coût de ces choses.

**Mme Leona Alleslev:** Encore une fois, les coûts des radars ont été évalués, mais vous ne les avez pas fournis. Quelles autres mises à niveau de la capacité de combat la force aérienne et votre ministère considèrent-ils comme étant nécessaires...

J'ai travaillé pendant des années pour la Gestion du programme d'équipement aérospatial. Je sais que vous élaborer des scénarios. Quels autres scénarios ont été budgétisés pour les mises à niveau de la capacité de combat des CF-18?

**M. Patrick Finn:** Nous nous sommes écartés de ce modèle, du processus confié d'habitude au groupe responsable du matériel au sein duquel nous élaborons nos scénarios et établissons nos propres coûts. Nous avons maintenant un modèle de dirigeant principal des finances, et c'est lui qui s'en occupe.

Dans le cadre du plan Protection, Sécurité, Engagement, nous avons dressé une liste de projets en indiquant leur coût. Nous avons examiné les missiles à courte portée et d'autres choses spécifiques, nous avons déterminé leur niveau de priorité et leurs coûts, et ils sont inclus dans notre plan d'investissement public.

**Mme Leona Alleslev:** Puis-je vous demander, s'il vous plaît, de présenter tout document du ministère de la Défense nationale sur la mise à niveau de la capacité de combat des CF-18 dont le coût a été évalué, et également indiquer au Comité si l'information a été fournie au gouvernement et aux comités de la défense et des finances, car les gouvernements, au bout du compte, peuvent prendre des décisions éclairées sur le coût d'une chose seulement si l'information provient des experts.

• (1655)

**Le président:** Merci.

Madame Thomas, on dirait que vous voulez également intervenir... Brièvement, s'il vous plaît.

**Mme Jody Thomas:** Comme nous l'avons mentionné, nous avons un projet en cours. Tant que le chef d'état-major de la Défense et moi-même n'auront pas été informés des coûts, des échéances et des attentes relativement à un projet, et tant que le chef d'état-major de la Défense n'aura pas pu donner des conseils militaires au ministre, nous ne parlerons pas publiquement de ces projets. Nous devons passer par un processus interne avant de les rendre publics.

Nous n'avons pas encore informé notre ministre, et je pense qu'il serait responsable et juste que nous l'informions avant de rendre ces choses publiques.

**M. David Christopherson:** J'invoque le Règlement.

Nous n'acceptons pas de ne pas avoir accès à l'information au Comité et au Parlement. C'est prévu dans la Constitution. Je suis passé par là plusieurs fois. Toutefois, l'exception est toujours une question de sécurité, et je veux donc vous demander, monsieur le président, que tous les membres du Comité prennent toutes les mesures nécessaires pour trouver un processus acceptable pour que nous recevions la réponse.

J'aimerais remercier ma collègue. Elle a fait d'excellentes recherches et a poussé encore plus loin la question que j'ai soulevée. Mais il est inacceptable qu'une personne dise, pour une raison quelconque — par là j'entends la Constitution — à un comité parlementaire: « Vous ne pouvez pas avoir l'information. »

Maintenant, puisque nous traitons de sécurité et de défense, cela pourrait être probablement l'une de ces exceptions. Dans ce cas, nous avons élaboré des procédures qui respectent à la fois la sécurité et le droit de notre comité, mais il est inacceptable qu'un député ou quiconque fasse une déclaration unilatérale selon laquelle un comité parlementaire ne peut pas avoir accès à une information. Il faut faire un pas de plus dans cette direction pour que la question, tout à fait légitime selon moi, puisse trouver une réponse qui respecte les aspects de la sécurité et de la défense, mais qui respecte aussi le droit du Parlement d'exiger toute information de son choix.

**Le président:** Vous avez tout à fait raison, monsieur Christopherson.

Nous espérons pouvoir obtenir la réponse à cette question ou la raison pour laquelle vous hésitez à y répondre. Peut-être que cela veut dire que vous en parlerez au ministre assez rapidement et que nous obtiendrons l'information, mais M. Christopherson a présidé ce comité pendant longtemps, et il a parfaitement raison concernant tous les paramètres connexes — à moins qu'il ne s'agisse de sécurité.

Madame Alleslev, je crois que vous avez encore...

**Une voix:** [*Inaudible*]

**Le président:** J'ai jugé que c'était un rappel au Règlement. Je l'accepte en tant que tel, mais nous allons recevoir de l'information à cet égard.

Madame Alleslev.

**Mme Leona Alleslev:** Encore une fois, juste pour être claire, monsieur le président, ce que nous voulons, c'est la recherche et les scénarios, non pas le projet ou la recommandation qui sera faite au ministre. Nous désirons de l'information pour avoir une idée de l'ampleur des scénarios possibles afin de savoir s'il s'agit de 10 ou de 20 milliards de dollars investis dans des avions âgés de 40 ans.

**Le président:** Merci, madame Alleslev.

Nous revenons maintenant à M. Fuhr.

**M. Stephen Fuhr:** Je voulais aborder brièvement le cycle d'approvisionnement dans lequel nous sommes maintenant et le délai dont nous avons parlé plus tôt.

À mes débuts dans la Division de l'air en 2003, la priorité absolue en matière d'acquisition pour l'armée à l'époque, c'était le remplacement du Buffalo. C'était en 2003, et nous avons évidemment eu une réponse à cela en 2016. Je comprends que ce n'est pas l'ensemble du travail qui a été fait correctement dès le départ lorsque l'ancien gouvernement a tenté de s'en remettre à un fournisseur unique. Je travaillais dans la Division de l'air, alors je sais ce qui a été fait et ce qui n'a pas été fait.

Nous ne partons pas de zéro comme si rien n'avait été fait. Nous sommes quelque part entre les deux, mais il reste certainement des choses à faire. Le porte-parole en matière de défense a dit à de nombreuses reprises que nous pourrions faire cela en seulement un an, mais le gouvernement précédent n'a rien pu faire en une année.

J'ai de la difficulté à croire que, en 2018, la livraison de tout ce que nous commandons, comme il a été mentionné plus tôt dans la séance, prendrait trois ans une fois une décision prise... Cela nous laisse encore un certain nombre d'années. Quel est donc l'obstacle qui nous empêche d'aller de l'avant? Ce n'est certainement pas les fabricants. C'est leur travail. Ils attendent le feu vert.

Je sais qu'il y a un processus. J'ai travaillé dans la vie civile pendant un moment et géré des DP, des DR et toutes sortes de choses de ce genre, mais je ne comprends toujours pas pourquoi il y a un tel délai ici compte tenu de l'urgence d'obtenir un nouvel avion pour nos forces armées.

**M. Patrick Finn:** Je vous remercie infiniment de la question, monsieur.

Bien sûr, la mise en service d'un aéronef ne concerne pas seulement l'aéronef en soi, et, particulièrement dans le contexte canadien des politiques que nous avons et utilisons efficacement, comme nos retombées industrielles et technologiques et d'autres choses, certains aspects liés à la sécurité... Les gouvernements et les fournisseurs doivent composer avec un certain nombre de choses, et nous avons actuellement une demande de propositions qui pourrait entraîner différents scénarios au final.

Selon le soumissionnaire retenu, nous pourrions avoir un contrat de vente commerciale direct, une demande de vente présentée par une force armée étrangère ou une acquisition conformément à un protocole d'entente. Dans chaque cas, nous nous attendons à ce que le soumissionnaire retenu, probablement de concert avec son pays, soit très ouvert dans une DP provisoire. Nous avons dit qu'il y aurait une contrepartie de 100 % par rapport aux avantages technologiques et industriels.

Il y a certains aspects de sécurité concernant ce qui doit nous être transféré. Je dirais que, dans le contexte d'une chaîne de montage d'une usine, il peut falloir trois ans à partir du moment où nous accordons un contrat, mais, selon mon expérience, la négociation de ces contrats et la signature d'ententes, seulement pour des choses comme la propriété intellectuelle, sont un aspect complexe de nos jours, puisque les fabricants d'équipement d'origine la protègent comme la prunelle de leurs yeux. Nous voulons nous assurer d'avoir accès à ce dont nous avons besoin dans les prochaines décennies pour moderniser et entretenir ces aéronefs.

Quant à nos alliés, nous pouvons entendre parler de cycles rapides, mais nous discutons avec eux du travail qui se fait avant et après l'attribution du contrat et du fait qu'ils peuvent avoir un processus qui n'est pas ouvert à la contestation judiciaire comme c'est le cas au Canada. Cela leur permet de choisir rapidement un fournisseur, mais la signature d'un contrat peut nécessiter de nombreuses années.

Notre processus est assez similaire. Nous avons parlé de l'approvisionnement en défense, comme certaines personnes ici l'ont mentionné, que ce soit du point de vue de l'échéancier ou du budget, et, par le passé, nous avons été trop optimistes à propos de certaines choses et nous en avons tiré des leçons; nous sommes donc maintenant très prudents. Il faut tenir compte de nombreux risques. Nous préférons être plus réalistes par rapport à l'échéancier et aux délais que nous établissons. S'ils peuvent être raccourcis, tant mieux, mais dire que nous allons faire un miracle est trop dangereux pour ce que nous faisons et là où nous...

● (1700)

**M. Stephen Fuhr:** Je comprends tout à fait cela et je sais qu'il y a assez de temps, mais ce que nous avons maintenant, c'est un cycle technologique qui diminue et un cycle d'approvisionnement qui augmente, et c'est très mauvais pour nous. Mettons les choses en perspective, les préoccupations relatives à la sécurité, ces contreparties de 100 % et ces 20 années de service et ces mesures de soutien existent depuis toujours. Le CF-18 que nous avons actuellement a été mis en service en 1978, et nous avons d'abord procédé à des essais avec celui-ci. Nous avons reçu des livraisons de 1982 à 1989. Ce n'est pas une longue période. Il s'agit d'avions qui volent depuis des années. Je comprends ce que vous dites. Quatre ministères sont en jeu ici. Il y a le Conseil du Trésor, le MDN, SPAC et ISDE. Ils ont tous une influence importante sur ce processus, mais aucun d'entre eux ne doit rendre des comptes au final. Pour moi, cela pose un peu problème.

Un certain nombre de nos alliés font les choses différemment. Je sais que les Australiens ont un seul point de reddition de comptes. C'est la même chose pour les Britanniques. J'aimerais avoir votre opinion sur ce sujet, mais je suis assez certain que personne à la table ne va me dire s'il pense que c'est une bonne idée. Mais nous pouvons certainement faire mieux que ce que nous faisons à l'heure actuelle. Si la tendance actuelle, où le cycle technologique diminue de plus en plus et le cycle d'approvisionnement augmente proportionnellement, se poursuit, nous n'allons pas livrer ce que nous devons livrer à nos gens en temps opportun, et cela nuira à tout le monde.

**M. Patrick Finn:** Brièvement, monsieur, une des choses que nous tentons de faire... parce que le cycle technologique ne concerne pas seulement l'acquisition. Il touche également la période de service et le cycle de vie. Nous venons de mener à bien le projet pour le C-130J et nous ouvrons déjà le processus pour le bloc huit. La complexité que nous essayons de résoudre en partie dès le départ, c'est la façon dont nous structurons ce processus en vue de respecter le cycle technologique, comme vous l'avez indiqué — établir les partenariats, les laboratoires de reprogrammation et des choses du genre — pour que nous obtenions vraiment l'aéronef faisant l'objet du cycle de modernisation, qui est très différent, que ce soit sur le plan de la technologie ou de la propriété intellectuelle, de ce que nous avons lors de l'acquisition des CF-18 ou de la classe Halifax ou d'autres. Aujourd'hui, le cycle d'élaboration d'un logiciel est complètement différent, et nous devons prendre le temps de bien faire les choses afin de respecter l'ensemble du cycle de vie.

**Le président:** Votre temps est écoulé.

Monsieur Kelly.

**M. Pat Kelly:** En réalité, je veux faire un suivi et revenir sur certaines réponses aux questions de M. Fuhr.

Je crois, monsieur Finn, que vous avez dit que le délai d'assemblage devrait être de trois ans. Si je me souviens bien, lorsque vous avez répondu à ma question au cours de la série précédente, vous vous attendiez à signer un contrat en 2022, alors

vous n'avez pas de temps pour réagir en cas de problème dès la signature du contrat. Ai-je bien compris?

● (1705)

**M. Patrick Finn:** Encore une fois, ce que nous avons entendu de tout le monde, c'est que trois ans est une période raisonnable pour faire cela. Il y a des chaînes de montage actives, mais vous avez raison de dire que nous misons sur ce cycle de trois ans. Ces chaînes de montage ont d'autres clients, alors elles procèdent au montage de manière active. Ce n'est pas parce que nous avons signé un contrat que nous passons devant les autres, mais elles nous disent toutes avec assurance, comme nous l'avons vu récemment dans le cas de l'aéronef à voilure fixe pour la recherche et le sauvetage, de même que l'autre aéronef, qu'une période de trois ans pour une chaîne de montage active et une conception existante est un délai approprié pour ce qui est de l'atténuation du risque.

**M. Pat Kelly:** Bien sûr, tout doit bien se passer pour que l'on puisse être en mesure de signer le contrat en 2022. Vous avez votre dernière demande de proposition commerciale prévue pour le printemps. Dites-moi, encore une fois, si vous avez assez de temps pour nous faire part de plus de détails sur ce à quoi vous vous attendez entre le printemps 2019 et la signature prévue d'un contrat en 2022.

**M. Patrick Finn:** Au printemps 2019, la demande de propositions commerciales — ou dans le cas présent, il s'agit d'une demande gouvernementale... Néanmoins, la demande de propositions officielle est présentée. En 2020, nous recevons les propositions en début d'année et suivons le processus d'évaluation des soumissions, ce qui prendra une partie importante de 2020. Nous allons sélectionner deux ou trois soumissionnaires pour entamer ce que nous appelons un dialogue concurrentiel. La nature du contrat complique cette demande de propositions.

L'idée est de terminer les négociations durant 2021 et d'obtenir les approbations pour octroyer le contrat en 2022. Nous avons essayé d'être très judicieux et de ne pas avoir un calendrier trop risqué pour essayer de réaliser une partie de ce que nous envisageons, mais, à partir des soumissions jusqu'à la signature du contrat, nous nous donnons deux ans pour le dialogue concurrentiel, les dernières négociations, les diverses approbations que nous devons obtenir et la signature du contrat en 2022, dans le but de recevoir la première livraison en 2025. Nous avons communiqué cette information à tous les soumissionnaires potentiels, et ils sont à l'aise avec cette approche, monsieur.

**M. Pat Kelly:** Cela ne vous laisse vraiment aucune marge de manoeuvre, à mon avis, à l'exception, peut-être, de l'intervalle entre la réception des soumissions, selon le moment où vous les recevez, et le suivi et la collaboration avec les soumissionnaires pour parachever les détails d'un contrat. À moins de gagner du temps pendant cette période, vous n'avez aucune flexibilité. Vous venez de dire que c'est trois ans et que le montage prend également trois ans. S'il y a un retard, nous ne pourrions pas nous défendre et respecter nos obligations en matière de défense envers nos alliés ou notre propre souveraineté. Tout ce que je peux dire, c'est que, à partir d'aujourd'hui, tout doit se dérouler comme sur des roulettes et à temps. Nous ne pouvons pas nous permettre les types de retards et d'échecs d'approvisionnement que nous avons vus dans d'autres programmes.

Je frémis à la pensée de ce qui pourrait mal tourner, selon nombre de Canadiens qui regardent l'audience, d'ici 2025. Je vais m'arrêter là.

**Le président:** Merci. Madame Alleslev, il vous reste du temps.

Juste avant que Mme Alleslev pose sa question, je veux seulement dire que nous essayons à la table de faire un suivi des questions afin d'obtenir des réponses par la suite. Elle a posé une question plus tôt. C'était par rapport au fait que 22 % des postes de techniciens dans les escadrons de CF-18 étaient vacants. Sa question était, parce que vous conservez ces renseignements, quel était le pourcentage il y a trois ans? Quel sera-t-il, à votre avis, dans deux ou trois ans? Vous en êtes à 22 %. Espérez-vous que l'an prochain il ait baissé à 18 %?

Nous n'avons pas obtenu de réponse à cette question, alors pourriez-vous y répondre, s'il vous plaît?

**Lgén A. D. Meinzinger:** Je n'ai pas les données historiques devant moi. Nous pourrions certainement vous les fournir.

Dans l'avenir, pour ce qui est de certaines choses que nous avons faites pour optimiser la formation de techniciens au sein des Forces armées canadiennes, en particulier pour la force de chasse, j'attirerais votre attention sur l'initiative relative à l'entretien. Nous avons maintenant 49 formateurs dans le cadre du contrat d'entretien dont j'ai parlé plus tôt. Ces personnes aident à offrir un programme d'enseignement dans 10 EITA, qui sont les écoles de nos techniciens de la force de chasse. Nous constatons que nous sommes en mesure de former plus de techniciens maintenant grâce à ce programme de formation.

En outre, si on revient à l'établissement, à l'école de Borden, nous avons pu externaliser une partie de notre programme de formation de techniciens en structures d'aéronefs à l'École nationale d'aérotechnique de Saint-Hubert. Nous avons été en mesure d'offrir des cours à 12 personnes, trois fois par année.

Par conséquent, nous avons un arriéré important de techniciens il y a deux ans. Grâce à deux ou à trois initiatives, nous avons pu former plus de ces techniciens par le truchement de ce programme de formation, ce qui veut dire que nous en aurons plus sur la ligne de vol. Au bout du compte, cependant, nous devons tout de même nous assurer que les techniciens sont formés et qu'ils acquièrent de l'expérience. Comme le vérificateur général l'a souligné dans son rapport, une partie des techniciens que nous avons actuellement dans la 3<sup>e</sup> Escadre et la 4<sup>e</sup> Escadre n'ont pas d'expérience, bien évidemment. Ils devront en acquérir dans les prochaines années.

• (1710)

**Le président:** Madame Alleslev, j'aimerais que M. Massé passe en premier, et nous vous reviendrons par la suite. Ma question a remplacé la vôtre.

Monsieur Massé.

[Français]

**M. Rémi Massé (Avignon—La Mitis—Matane—Matapédia, Lib.):** Merci, monsieur le président.

Mes questions vont se situer à 50 000 pieds d'altitude. Évidemment, je ne suis pas spécialiste de la défense. Il y a plusieurs années, voire quelques décennies, j'ai voulu piloter un avion, mais mon expérience s'est limitée à piloter un Cessna 152 pendant quelques heures.

Cela dit, au cours des dernières semaines, j'ai tenu des consultations dans ma circonscription concernant la pénurie de main-d'oeuvre. Cette pénurie se manifeste non seulement au Québec, mais partout au Canada. Elle touche nos entrepreneurs et nos entreprises de façon assez importante.

J'aimerais comprendre ce qui se passe. La réparation et l'entretien des avions de chasse posent-ils des défis particuliers qui accentuent

la pénurie de travailleurs ou de techniciens qualifiés dans ce domaine?

**M. Patrick Finn:** Merci beaucoup de la question.

Comme vous l'avez dit, je vais commencer à 50 000 pieds d'altitude, puis mon collègue pourra compléter ma réponse.

Il faut comprendre qu'un avion de chasse est d'une complexité extraordinaire. Il faut prendre en compte tout ce qui est compris dans un avion de chasse, par exemple le logiciel, le nombre de systèmes ou encore l'armement, de même que des facteurs comme la densité de l'air et le rôle de l'avion.

**M. Rémi Massé:** Pardonnez-moi, je vais préciser ma question. M. et Mme Tout-le-Monde comprennent bien qu'un avion de chasse est très complexe. J'aurais dû être plus précis.

J'aimerais savoir ce qu'il en est comparativement à d'autres corps de métier au sein des forces armées. Vous avez des tanks ou d'autres sortes d'équipement fort sophistiqué, peut-être même plus que les CF-18, qui datent quand même de quelques années. Les avions de chasse présentent-ils une particularité plus importante comparativement à l'équipement utilisé dans d'autres corps de métier au sein des Forces armées canadiennes?

**M. Patrick Finn:** Merci encore une fois de la question. Je vais commencer à répondre et mon collègue pourra compléter ma réponse.

Du côté de l'entretien de tout notre équipement, les corps de métier suivent une certaine gradation. Il y a des ingénieurs responsables; il y a des technologues, c'est-à-dire ceux qui font un entretien plus poussé; il y a aussi des techniciens. C'est un travail assez complexe, qu'il s'agisse d'un avion de chasse, d'un sous-marin ou d'un bateau de combat. C'est vraiment très complexe.

Il y a aussi le fait que nous sommes en concurrence avec le secteur privé pour recruter du personnel. Il faut avoir une formation particulière, et celle-ci prend des années. Cela fait qu'il est difficile d'enrôler quelqu'un. Pour certains corps de métier, la formation de base peut se faire très rapidement, en quelques mois. Cependant, pour les techniciens, cela prend souvent plusieurs années avant qu'ils puissent travailler par eux-mêmes.

**M. Rémi Massé:** La rareté du personnel spécialisé dans ce domaine est-elle plus grande ou s'agit-il d'un phénomène généralisé dans les métiers spécialisés au sein des Forces canadiennes?

**M. Patrick Finn:** Il manque de techniciens d'entretien un peu partout. J'ai des responsabilités en ce qui concerne tout l'équipement des forces armées, et je peux dire que la marine et l'armée de terre vivent le même problème. Le secteur privé a aussi besoin de tels techniciens, mais ce qui nous cause des problèmes, c'est surtout la longue période nécessaire avant qu'un technicien nouvellement recruté puisse travailler de façon autonome.

**M. Rémi Massé:** Y a-t-il des éléments qui n'ont pas été mentionnés qui dissuadent les pilotes de chasse ou les pilotes hyper perfectionnés de continuer à piloter des CF-18 ou des avions de chasse des forces armées? On a parlé des salaires, des bonis et de toutes sortes de mesures pour les garder dans l'aviation des forces armées.

Aux yeux des Canadiens ordinaires, le fait de piloter un CF-18 représente le summum. Mis à part le fait que ces avions datent, y a-t-il d'autres facteurs qui peuvent dissuader des pilotes de développer leurs compétences dans le but ultime de piloter des CF-18?

• (1715)

[Traduction]

**Lgén A. D. Meinzinger:** Ce que nous constatons lorsque nous rencontrons en entrevue les personnes qui décident de quitter les forces, c'est qu'il s'agit souvent d'une question de famille qui motive leur décision. Nous disons souvent dans la force aérienne: « Nous recrutons la personne, mais nous devons retenir la famille. »

À moins qu'il y ait un degré de prévisibilité et de gestion professionnelle positive, il s'agit en règle générale de personnes qui sont contrariées. Vient un moment où la personne peut ne pas avoir prévu son transfert, ou nous lui demandons de déménager sa famille dans un endroit où le conjoint peut ne pas être en mesure de trouver un emploi.

Nous devons traiter les gens de manière individuelle pour nous assurer qu'ils comprennent bien les attentes et ce qui s'en vient dans deux ou trois ans. De notre côté, nous devons être plus clairs relativement à ces attentes et dire aux pilotes qu'ils vont piloter pendant huit ans, contrairement à six ans, et leur préciser qu'ils ne savent pas s'ils auront un poste dans le personnel.

Nous constatons que nombre de personnes préfèrent travailler sur un aéronef que dans un bureau au quartier général. Nous reconnaissons et respectons cela, mais il est très important de discuter individuellement de ces choses-là avant de forcer une personne à déménager. Nous nous efforçons d'améliorer cet aspect. Nous essayons de prendre des mesures qui amélioreront la communication avec les personnes et leur famille et renforceront leur compréhension des attentes.

[Français]

**M. Rémi Massé:** Merci.

Monsieur le président, s'il me reste encore du temps de parole, je le cède à M. Fuhr.

[Traduction]

**Le président:** Nous aurons le temps de revenir à M. Fuhr.

La parole est maintenant à Mme Alleslev.

**Mme Leona Alleslev:** J'aimerais continuer de parler de l'aspect de la formation qui a été soulevé plus tôt, en ce qui concerne la tendance antérieure. J'ai noté que vous avez dit qu'il fallait renouveler l'entretien de la capacité de chasse. Je présume que vous allez élaborer un plan qui décrira la façon dont vous allez former les techniciens nécessaires avant une certaine date. J'ai également hâte de voir ce document. Pouvez-vous nous fournir les données sur la tendance jusqu'à maintenant, disons depuis le milieu des années 1990 jusqu'à maintenant, et pouvez-vous nous dire si vous êtes sur la bonne voie? Le plan comporte-t-il le coût?

**Lgén A. D. Meinzinger:** Absolument, nous pouvons vous fournir cela.

Je dirais peut-être une chose que je n'ai pas eu la chance de mentionner pour ce qui est des techniciens. Notre politique en matière de défense prévoit 200 postes de plus pour appuyer la transition vers le chasseur de conception avancé. De ces 200 postes, environ 108 seront destinés à renforcer notre capacité de techniciens. Nous avons évidemment besoin de personnes, nous devons former d'autres techniciens pour occuper ces postes, mais cela vous donne une idée de la croissance que nous prévoyons en formation à mesure que nous passerons au chasseur de conception avancé.

**Mme Leona Alleslev:** D'ici quand?

**Lgén A. D. Meinzinger:** Ce sera fait graduellement pour appuyer la mise en oeuvre du chasseur de conception avancé.

**Mme Leona Alleslev:** D'ici 2026, prévoit-on une augmentation de 200 postes de techniciens?

**Lgén A. D. Meinzinger:** C'est exact.

**Mme Leona Alleslev:** Par conséquent, dois-je supposer que le plan de renouvellement de l'entretien montre la façon dont ces postes seront pourvus d'ici là, et que le coût est déjà inclus dans le budget prévu du ministère de la Défense nationale jusqu'en 2020, ou peu importe le temps dont nous disposons?

**Lgén A. D. Meinzinger:** Je suis désolé, de ces 200 postes supplémentaires, un peu plus de 100 seulement seront des postes de techniciens. Il y aura aussi des métiers de soutien et d'autres, alors ce n'est pas...

**Mme Leona Alleslev:** Seulement pour les chasseurs... ?

**Lgén A. D. Meinzinger:** Oui, en effet.

Avec l'initiative de renouvellement des chasseurs et les contrats liés à la maintenance de deuxième ligne, nous allons transférer environ 200 militaires en activité de service vers la première ligne. Il y aura beaucoup plus de techniciens sur la ligne de vol qui répareront les aéronefs. Nous croyons que cela mènera à plus d'aéronefs prêts à l'action pour nos pilotes.

• (1720)

**Mme Leona Alleslev:** C'est très intéressant, et j'aimerais aborder ce point dans un moment.

Existe-t-il un plan correspondant pour les pilotes? Je n'en vois pas dans le rapport. Il y a une étude — sur les opérations aériennes —, mais je ne vois pas de plan pour les pilotes qui montre la façon dont nous allons combler la pénurie de pilotes. L'ai-je manqué?

**Lgén A. D. Meinzinger:** Je ne crois pas que vous allez trouver ces détails dans le rapport du VG, mais plutôt dans le PAP.

**Mme Leona Alleslev:** C'est dans la réponse, dans « Étapes clés intermédiaires (description et dates) ».

**Lgén A. D. Meinzinger:** Je peux vous parler de mon plan pour le 10<sup>e</sup> Escadron, qui est l'unité de formation des pilotes de chasse. Au cours des deux prochaines années, nous allons offrir une série de cours de formation de pilotage et le Cours d'instructeur - Armement de chasseurs.

Il est très important de continuer à offrir ce cours. Vous savez peut-être que c'est l'incubateur où l'on forme les experts tactiques, les personnes qui savent comment planifier les missions complexes et utiliser le système Weapons. Nous avons besoin de ces personnes dans nos escadrons.

Le défi actuel...

**Mme Leona Alleslev:** Absolument, mais c'est l'élément de formation.

Ce que nous voulons vraiment, c'est obtenir le nombre réel de pilotes. C'est une combinaison de maintien en poste de l'effectif et de formation. Où est le plan qui montre que, d'ici 2026, nous aurons tous les pilotes dont nous avons besoin? À quoi ressemble la tendance, et, bien sûr, qu'a-t-elle été jusqu'à aujourd'hui? Le rapport indique une pénurie de 64 %. Nous devons connaître le plan. L'avez-vous?

**Lgén A. D. Meinzinger:** Selon mon évaluation, nous aurons besoin de cinq à sept ans environ pour augmenter l'équipage. Encore une fois, nombre d'éléments à considérer sont dans l'avenir. Nous devons mettre un terme à l'attrition que nous vivons aujourd'hui. Nous devons établir une priorité en ce qui concerne certaines idées de maintien de l'effectif que nous avons.

Nous allons optimiser la capacité de l'escadron 410, mais nous reconnaissons que nous ne pouvons pas retirer tous les pilotes expérimentés des quatre escadrons opérationnels pour qu'ils enseignent aux pilotes de l'escadron 410 parce que nous avons besoin d'eux dans les escadrons opérationnels pour former les nouveaux pilotes.

Il s'agit d'un équilibre fragile, mais nous optimisons cela en nous fondant sur le personnel que nous avons actuellement.

**Mme Leona Alleslev:** A-t-on inclus le coût accru de la formation, particulièrement les éléments externalisés de la formation des pilotes de chasse, précisément en ce qui concerne ces 3 milliards de dollars?

**Lgén A. D. Meinzinger:** À ma connaissance, il n'y a aucun coût d'externalisation qui concernerait le plan actuel.

**Mme Leona Alleslev:** Une partie importante de la formation des pilotes de chasse est externalisée.

**Lgén A. D. Meinzinger:** Je gère les frais de fonctionnement et d'entretien qui sont alloués à la mise sur pied d'une force annuellement, alors c'est reflété dans l'argent que je reçois en tant que commandant.

**Mme Leona Alleslev:** Avons-nous suffisamment d'argent pour dispenser toute la formation nécessaire pour les pilotes?

**Lgén A. D. Meinzinger:** Chaque année, je dois défendre l'activité aérienne annuelle de toutes les flottes, et nous avons reçu du soutien pour financer l'ensemble de la demande à cet égard. C'est un chiffre qui continuera de croître à mesure que nous ajouterons plus de flottes.

**Mme Leona Alleslev:** Merci.

**Le président:** Merci, madame Alleslev.

Nous passons maintenant à M. Fuhr. Ce sera la dernière question de la séance d'aujourd'hui.

**M. Stephen Fuhr:** Merci.

J'aimerais tout d'abord remercier les représentants du Bureau du vérificateur général d'avoir attiré l'attention du gouvernement sur cette question. Nombre d'entre nous savaient que le Comité allait en être saisi. Cela concerne précisément un manque de capacité, mais également d'autres éléments nécessaires pour générer une capacité de combat — des pilotes, des techniciens et des aéronefs. Ces éléments sont tous aussi importants, et ils doivent tous être présents pour que l'on puisse faire bouger les choses.

Je veux revenir à ce que j'ai proposé auparavant parce que les forces armées devront sortir des sentiers battus pour résoudre ce problème et envisager des initiatives qu'elles n'étaient peut-être pas disposées à prendre par le passé.

Nous devons plus que jamais nous fier à nos fournisseurs de services — notamment KF Aerospace, CAE et Discovery Air. Nous connaissons la plupart de ces fournisseurs. Nous pilotions avec eux. Ce sont des pilotes à la retraite, et nous savons qu'ils sont compétents. Nous savons que nous avons des contrats en vigueur. Nous devons placer ces gens dans la meilleure position afin qu'ils nous prêtent main-forte dès que possible.

Je sais que vous avez mentionné que vous réfléchissez à l'aspect financier du maintien de l'effectif. Cela doit être fait, et il faut passer par le Conseil du Trésor. Il ne s'agit pas d'un processus lent, alors je vous dirais que nous devons faire face à la musique bientôt et aller de l'avant parce que c'est ce que font nos alliés; si nous ne bougeons pas, nous allons éprouver des problèmes.

Je sais, général, que vous avez mentionné avoir souvent parlé à vos homologues et à leurs alliés pour leur demander de l'aide. Je pense que nous devons revenir là-dessus parce que je ne me souviens pas que, dans les années 1990, nous ayons été en bien meilleure position. Nous étions également en mauvaise posture, mais nous avons répondu à une demande urgente de nos alliés, et je crois que nous devrions peut-être leur demander s'ils peuvent nous aider, le corps de la marine de l'Australie est probablement le mieux placé à cet égard.

Également, nous devrions favoriser la participation de l'industrie, peut-être d'une nouvelle manière... L'avion que nous utilisons à l'heure actuelle, Boeing, possède la capacité requise. Au bout du compte, nous devons faire un chèque à la société pour qu'elle nous aide à former plus de techniciens plus rapidement. Ce n'est pas exactement ce que nous faisons. Je comprends cela. Je faisais partie d'un escadron et je sais comment cela fonctionne. Boeing peut nous aider à atteindre 75 % de la solution en ce qui concerne notre escadron ou nos techniciens d'escadron, et nous pouvons ensuite prendre la relève.

Si nous adoptons toutes ces mesures, nous pourrions augmenter notre capacité de former des pilotes et des techniciens beaucoup plus rapidement. Je comprends que nous avons en même temps besoin de plus de cellules au bout du compte, alors lorsque nos alliés demanderont notre aide, nous pourrions être des partenaires responsables et générer la capacité de combat que nous nous sommes engagés à fournir.

C'est tout ce que j'ai à dire.

Merci.

• (1725)

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

M. Christopherson est maintenant de retour et il a demandé de recevoir un très court résumé ou de poser une très petite question.

Vous avez la parole, monsieur.

**M. David Christopherson:** Non, il s'agit en réalité d'une question de privilège, et je vous remercie de m'avoir donné la parole.

J'ai remarqué qu'il nous reste environ cinq minutes. J'aimerais prendre seulement 60 secondes, si vous me le permettez.

Cette séance a été fort intense. J'ai pensé ajouter une touche d'humour à nos travaux, croyez-le ou non. Voyons voir si je vais réussir.

C'est dans la catégorie d'une des plus grandes rebuffades que j'ai essayées d'un collègue de l'autre côté.

Je lançais une de mes longues diatribes, monsieur le président, et vous êtes ici depuis assez longtemps pour savoir à quoi elles ressemblent. Nous avons été témoins d'une aujourd'hui. Je m'éternisais, et mon thème tout au long était 30 000 pieds. Je répétais « si nous examinons la question à partir de 30 000 pieds » et je poursuivais en lançant mon attaque, et, plus tard, je disais « vous savez, oubliez tous ces détails, lorsque vous examinez cela à partir de 30 000 pieds » et je continuais à utiliser sans cesse l'expression « 30 000 pieds » aussi fort que je le pouvais, comme c'est mon habitude. On pouvait entendre une mouche voler dans la salle, et Laurie Hawn, un ancien député conservateur qui a siégé ici, a demandé la parole.

Ce qui a déclenché ce souvenir, c'était lorsque le général ou M. Finn a répondu à une question qui concernait 50 000 pieds, ou une personne qui a mentionné 50 000 pieds.

Après que j'ai eu terminé ma diatribe et conclu sur ce qu'on voit vraiment du haut de 30 000 pieds en ce qui concerne ce qui se passe, Laurie Hawn a pris la parole — la salle était complètement silencieuse — et a dit: « Je suis un ancien pilote de chasse. Vous savez ce que vous voyez de 30 000 pieds? Rien. Exactement comme la valeur des arguments que nous venons d'entendre. »

**Des voix:** Ha, ha!

**M. David Christopherson:** C'est une des meilleures rebuffades que je n'ai jamais entendues et je raconte toujours cette histoire chaque fois que je peux le faire.

Si vous nous écoutez, Laurie, j'espère que vous profitez de votre retraite.

Merci, monsieur le président.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Christopherson. Nous connaissons très bien vos diatribes ici. Je ne savais pas que vous étiez également un monologueur comique. Merci d'avoir allégé l'atmosphère de notre séance d'aujourd'hui.

J'aimerais remercier les représentants du Bureau du vérificateur général de même que ceux du ministère de la Défense nationale d'avoir été ici aujourd'hui. Nous dépendons de ces gens et de notre force de l'air. Au nom du pays, nous sommes très reconnaissants aux hommes et aux femmes qui servent dans nos forces armées. Nous désirons que nos forces armées demeurent fortes. Nous souhaitons obtenir les réponses aux questions qui sont posées et nous voulons savoir que le ministère se penchera sur les préoccupations soulevées dans le rapport du vérificateur général, qui sont maintenant les préoccupations des Canadiens.

Un certain nombre de questions ont été posées aujourd'hui. Ma greffière a parlé du droit constitutionnel de notre comité, alors que nous nous attendons à obtenir ces réponses. Il existe des façons d'y arriver. Si on juge que certaines questions touchent la sécurité, nous pourrions tenir la séance à huis clos, si c'est le cas. Il ne semble pas que ce soit le cas, mais si ce l'est en partie, il y a tout de même des façons d'obtenir des réponses à ces questions.

Merci de votre présence. Je crois que la séance d'aujourd'hui a été... Nous avons des gens des deux côtés qui ont été dans les forces armées et qui ont rendu la séance, à mon avis, très intéressante. Je vous remercie de votre présence et de l'aide que vous avez apportée au Comité. Nous vous en sommes reconnaissants.

Avant que nous partions, on vient de me dire que notre séance de mercredi — et je vous l'ai mentionné plus tôt —, qui porte sur le harcèlement sexuel ou les problèmes d'ordre sexuel au sein des forces armées, sera annulée. Nous nous attendons à deux ou trois heures de vote, et c'est possible, mais nous allons simplement annuler la séance. Vous pouvez vous attendre à revenir après Noël, et nous vous remercions de nous permettre de faire cela.

La séance est levée.

---





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

---

### PERMISSION DU PRÉSIDENT

---

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

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

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

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

---

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

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

---

### SPEAKER'S PERMISSION

---

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

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

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

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

---

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