



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

45^e LÉGISLATURE, 1^{re} SESSION

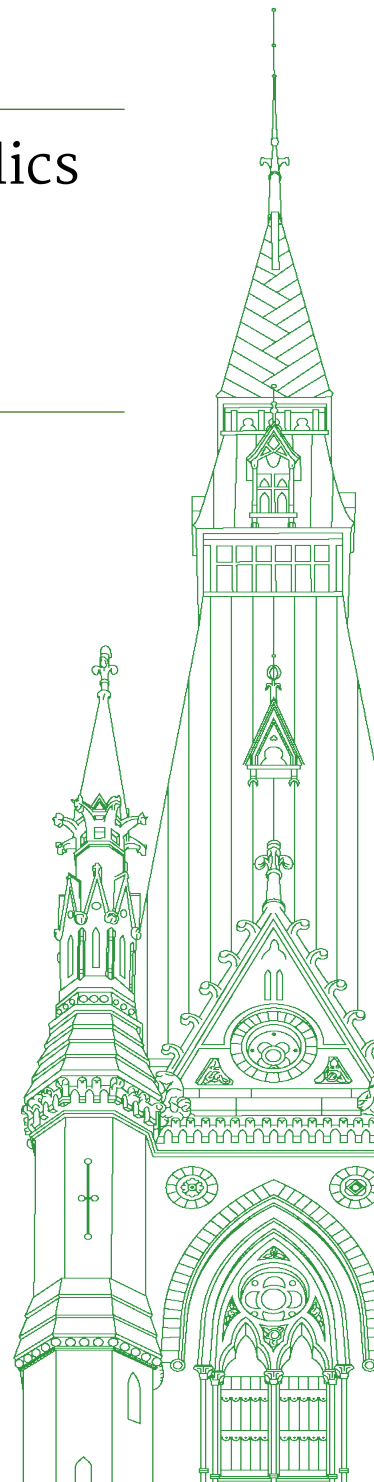
Comité permanent des comptes publics

TÉMOIGNAGES

NUMÉRO 008

Le mardi 7 octobre 2025

Président : John Williamson



Comité permanent des comptes publics

Le mardi 7 octobre 2025

• (1530)

[Traduction]

Le président (John Williamson (Saint John—St. Croix, PCC)): Bonjour à tous.

[Français]

Je déclare la séance ouverte.

Je vous souhaite la bienvenue à la huitième réunion du Comité permanent des comptes publics de la Chambre des communes.

[Traduction]

Conformément au Règlement, la réunion d'aujourd'hui se déroule selon une formule hybride. Les députés y participent en personne dans la salle et à distance sur l'application Zoom.

J'aimerais rappeler les points suivants aux participants. Veuillez attendre que je vous donne la parole avant de vous exprimer. Toutes les remarques doivent être adressées à la présidence. Chers collègues, veuillez lever la main si vous souhaitez prendre la parole, que vous participiez en personne ou sur Zoom. La greffière et moi-même gérons l'ordre des interventions au mieux, le cas échéant.

[Français]

Conformément à l'article 108(3)g du Règlement, le Comité entreprend l'examen du rapport 2 de la vérificatrice générale du Canada, intitulé « Assurer la capacité future du Canada en matière d'avions de chasse », tiré des rapports 1 à 4 de 2025 de la vérificatrice générale, renvoyé au Comité le mardi 10 juin 2025.

[Traduction]

Je souhaite maintenant la bienvenue à nos témoins.

Du ministère de la Défense nationale, nous accueillons Stefanie Beck, sous-ministre. Nous sommes heureux de vous accueillir aujourd'hui au sein du Comité.

Nous avons la lieutenant-générale Jamie Speiser-Blanchet, commandante, Aviation royale canadienne. Je suis également ravi de vous voir aujourd'hui.

Nous accueillons aussi Heather Sheehy, sous-ministre adjointe, Matériels, et Peter Hammerschmidt, sous-ministre adjoint, Infrastructure et environnement.

Du ministère des Travaux publics et des Services gouvernementaux, nous avons Paula Folkes, sous-ministre adjointe déléguée.

Du Bureau du vérificateur général, Karen Hogan, vérificatrice générale du Canada. Je vous vois, ainsi que Nicholas Swales. Je vous vois également, monsieur.

Chacun d'entre vous disposera de cinq minutes pour formuler ses observations liminaires. Nous n'avons pas encore déterminé qui va commencer.

Madame Hogan, la dernière fois, vous êtes passée en dernier. Vous n'avez qu'à commencer. Vous avez cinq minutes. Merci.

Karen Hogan (vérificatrice générale du Canada, Bureau du vérificateur général): Merci, monsieur le président.

Merci de me donner la possibilité de discuter de notre rapport intitulé « Assurer la capacité future du Canada en matière d'avions de combat », qui a été présenté à la Chambre des communes le 10 juin.

Je tiens à souligner que cette séance se déroule sur le territoire traditionnel non cédé du peuple algonquin anishinabe.

Je suis aujourd'hui accompagné de Nicholas Swales, qui est le principal responsable de l'audit.

En décembre 2022, le gouvernement fédéral a conclu un accord pour l'achat de 88 avions de combat CF-35A et de l'équipement, des armes et des services connexes auprès des États-Unis afin de remplacer les CF-18 vieillissants du Canada. Le Projet de capacité future d'avions de chasse a pour objectif premier de maintenir une capacité forte et moderne afin de défendre notre pays et de respecter les engagements internationaux du Canada en matière de défense. Cette initiative en est encore à ses débuts. Le plan actuel prévoit que les premiers CF-35 du Canada seront envoyés à la base aérienne Luke en Arizona en 2026 pour permettre la formation des pilotes, tandis que les premiers appareils arriveront au Canada en 2028.

Dans le cadre de cet audit, nous voulions déterminer si le ministère de la Défense nationale avait progressé dans ses plans visant à mettre en service les CF-35 afin que la capacité de combat soit livrée dans les délais et dans les limites du budget établi. Nous avons constaté que le coût estimatif du Projet de capacité future d'avions de chasse avait considérablement augmenté et que ce projet était confronté à plusieurs risques susceptibles de compromettre le respect de la date prévue de mise en service de la nouvelle flotte. Le ministère de la Défense nationale avait initialement estimé le coût du projet à 19 milliards de dollars. L'audit a révélé que ce chiffre était basé sur des données obsolètes et qu'en 2024, les coûts prévus avaient augmenté pour atteindre 27,7 milliards de dollars, ce qui représente une augmentation de près de 50 % par rapport à l'estimation initiale. Cette augmentation des coûts est en partie due à des facteurs sur lesquels le ministère n'avait aucun contrôle, comme l'inflation et la fluctuation des taux de change.

• (1535)

[Français]

Nous avons constaté que la construction de deux installations pour escadrons de chasse destinées à accueillir les appareils CF-35 accusait un retard de plus de trois ans. Par conséquent, un plan provisoire a été nécessaire, ce qui fera encore augmenter les dépenses en infrastructure.

Nous avons aussi constaté que le coût estimatif du projet n'incluait pas certains éléments essentiels nécessaires à la pleine capacité opérationnelle, tels que la mise à niveau des infrastructures et l'armement perfectionné. Ces éléments ajouteraient au moins 5,5 milliards de dollars au coût total.

De plus, la Défense nationale devait encore se pencher sur d'autres risques qui pourraient compromettre la mise en service en temps voulu des appareils CF-35. Par exemple, lors de notre dernier audit de la force aérienne de combat du Canada, en 2018, nous avons constaté que la pénurie de pilotes qualifiés constituait l'un des plus grands défis à relever pour la Défense nationale. Cela est encore vrai six ans plus tard. Comme le programme prévu de formation des pilotes ne permettrait pas d'avoir suffisamment de pilotes d'ici 2032-2033, une nouvelle approche était nécessaire.

Enfin, la Défense nationale devait également terminer les plans de transition, comme le calendrier principal intégré et les plans d'entretien des avions.

Le maintien d'une solide capacité en matière d'avions de chasse contribue à la sûreté et à la sécurité de la population canadienne. Il s'agit d'un projet pluriannuel de grande envergure qui nécessite une gestion active des risques ainsi que des examens fréquents et en temps opportun des coûts du projet, pour que la flotte d'avions CF-35 puisse être mise en service à temps. Dans le contexte actuel des investissements accrus dans le domaine de la défense, une surveillance efficace et une prise de décisions en temps opportun seront essentielles pour optimiser les ressources et veiller à la préparation opérationnelle.

Monsieur le président, je termine ainsi ma déclaration d'ouverture. Nous serons heureux de répondre aux questions des membres du Comité. Je vous remercie.

Le président: Merci, madame Hogan.

[Traduction]

Madame Beck, voulez-vous commencer?

Merci.

Stefanie Beck (sous-ministre, ministère de la Défense nationale): Merci beaucoup, monsieur le président et chers membres du Comité. Nous sommes très reconnaissants de l'occasion qui nous est donnée de comparaître devant vous aujourd'hui. Je suis accompagnée d'experts en la matière. J'ajouterais que c'est un réel plaisir d'être ici avec nos collègues de Travaux publics et Services gouvernementaux et, bien sûr, la vérificatrice générale. Nous communiquons régulièrement, comme vous pouvez l'imaginer. Nous discutons de nombreux sujets.

[Français]

Nous sommes honorés d'être ici aujourd'hui pour représenter non seulement mon ministère, mais aussi les Forces armées canadiennes.

Comme vous le savez peut-être, notre effectif s'élève à environ 120 000 personnes et nous sommes représentés d'un bout à l'autre du Canada. Récemment, notre effectif a été augmenté par l'arrivée de la Garde côtière canadienne.

[Traduction]

Nous sommes très heureux d'accueillir nos nouveaux collègues de la Garde côtière, et le Centre de la sécurité des télécommunications fait bien sûr également partie de notre ministère.

Vous savez certainement tous que notre budget a récemment augmenté après l'engagement du gouvernement à consacrer 2 % du PIB canadien à la défense durant l'exercice financier en cours.

[Français]

Je voulais souligner que cet argent ne va pas seulement à notre ministère, mais aussi à différents ministères. Nous sommes responsables d'une grande partie de ce budget, mais pas de la totalité.

[Traduction]

On pense toujours que le montant que nous dépensons est entièrement consacré à des projets d'investissement majeurs. À titre indicatif, environ 80 % de notre budget est consacré aux opérations courantes, aux salaires et à d'autres dépenses similaires. Seuls 20 % environ sont consacrés à des projets d'investissement, dont fait partie le projet relatif aux F-35.

Compte tenu du sérieux de notre mandat, nous devons veiller à utiliser au mieux l'argent des Canadiens. Je sais que c'est un sujet qui nous préoccupe tous. Ce projet de capacité future d'avions de chasse ne fait pas exception. Il s'agit d'une entreprise colossale pour l'Aviation royale du Canada. Il y a l'acquisition des 88 appareils eux-mêmes, mais aussi, comme l'a souligné la vérificatrice, la formation nécessaire, les armes, les pièces de rechange, les installations et bien d'autres choses encore. Grâce à ce projet, nous veillons à ce que l'ARC dispose de la capacité nécessaire pour s'acquitter du mandat qui lui a été confié par le gouvernement du Canada. Nous sommes grandement reconnaissants du travail qu'accomplissent le Bureau du vérificateur général et les parlementaires pour nous soutenir dans cette mission.

Vous savez sans doute que le contexte mondial des menaces a changé ces dernières années. Depuis le lancement de ce projet, ce travail est devenu encore plus urgent. Les chiffres communiqués par le Bureau du vérificateur général ont été établis avant la pandémie et avant l'invasion de l'Ukraine par la Russie. Nous constatons que l'environnement de la défense et de la sécurité est beaucoup plus instable et imprévisible qu'il ne l'a jamais été dans l'histoire récente. Nos adversaires agissent de manière indépendante, mais aussi de plus en plus en coopération les uns avec les autres pour semer le chaos, la discorde et l'incertitude.

• (1540)

[Français]

En raison de cette situation, qui est combinée à des avancées technologiques rapides dans les domaines militaires traditionnels et non traditionnels, nous avons dû redoubler d'efforts pour équiper nos forces armées de technologies prêtes pour l'avenir.

Nous devons également être en mesure de nous acquitter simultanément de nos obligations envers l'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord et le Commandement de la défense aérospatiale de l'Amérique du Nord. Nos avions de chasse actuels, les CF-18 Hornet, ne répondent simplement plus à nos besoins.

[Traduction]

Bien que cet avion ait bien servi le Canada pendant près de quatre décennies, le CF-18 Hornet arrive maintenant à la fin de sa durée de vie et ne peut plus relever les défis auxquels il est confronté, que ce soit avec nos alliés ou face à nos adversaires. Certains d'entre eux seront mis hors service dès cette année. Comme vous le savez, la flotte doit être entièrement remplacée d'ici 2032.

Au début de l'année 2023, à l'issue d'un processus équitable, transparent et ouvert, le gouvernement a annoncé avoir conclu un accord avec le gouvernement américain et Lockheed Martin pour acquérir cet avion et répondre ainsi à cette exigence.

Cet avion nous permettra de maintenir une bonne interopérabilité avec nos alliés — la plupart des pays membres de l'OTAN ont acheté des F-35 — et il procurera également d'importants avantages économiques au Canada. Ce point faisait partie de l'accord initial et reste notre priorité absolue. Les entreprises canadiennes ont déjà largement tiré profit de cette acquisition.

Nous avons pris des engagements financiers fermes pour les huit premiers appareils, ainsi que pour garantir la livraison des éléments à long délai de livraison nécessaires à la production des 12 premiers de notre tranche initiale de 16 appareils.

[Français]

Ces appareils de propriété canadienne seront livrés à la Luke Air Force Base, comme l'a dit la vérificatrice générale, à partir de 2026 et seront utilisés pour former nos pilotes sur place ainsi que nos techniciens. Cette phase de formation est essentielle afin que le personnel navigant soit prêt avant l'arrivée des premiers chasseurs au Canada, qui devraient être livrés en 2028.

Nous construisons de nouvelles installations pour les escadrons de chasse à Cold Lake ainsi qu'à Bagotville afin de recevoir ces nouveaux avions. Les travaux de conception et de préparation des sites avancent bien. En effet, la construction est déjà en cours. Pour les éléments clés, comme l'infrastructure souterraine, l'accès aux sites et les clôtures de sécurité, les travaux ont été achevés.

La future infrastructure pour les chasseurs sera conforme aux normes de sécurité et d'espace requises pour la maintenance, les opérations, l'administration, la planification des missions et l'entraînement sur simulateur. Même si la construction des installations permanentes ne sera pas achevée avant l'arrivée du premier avion, l'Aviation royale canadienne a élaboré un plan d'opération provisoire qui utilisera les installations actuelles et des structures de sécurité temporaires.

[Traduction]

Outre les deux principales bases opérationnelles — celles de Cold Lake et de Bagotville — nous modernisons les réseaux électriques, les pistes d'atterrissage et nos installations d'alerte et de réaction rapide à travers le pays dans le cadre de l'initiative d'infrastructure des chasseurs de la Défense du Canada. Ces améliorations, par exemple celles apportées aux réseaux électriques, profiteront également aux collectivités locales.

Alors que nous continuons la mise en oeuvre du Projet de capacité future d'avions de chasse, nous restons profondément attachés à la gestion responsable, à la rigueur, à la transparence et à la responsabilité.

Depuis l'estimation initiale de 19 milliards de dollars, les coûts du projet ont augmenté et reflètent la conjoncture économique mondiale. Nous avons bien sûr été confrontés aux difficultés liées à la pandémie qui ont affecté la chaîne d'approvisionnement. Comme je l'ai mentionné, l'invasion de l'Ukraine par la Russie a également perturbé la chaîne d'approvisionnement de l'industrie de la défense à travers le monde. Bien sûr, l'inflation a également été élevée ces dernières années.

Cependant, la portée du projet n'a pas changé. Les changements apportés au budget ne modifient pas la portée. Nous avons conservé nos plans initiaux.

• (1545)

[Français]

Nous sommes sur la bonne voie pour acquérir les 88 chasseurs prévus ainsi que l'infrastructure, la formation et les services de maintenance associés. Nous nous efforçons toujours d'intégrer les recommandations des experts et d'appliquer les leçons tirées des processus d'approvisionnement précédents afin d'assurer une plus grande discipline dans la gestion des projets et des risques.

Les Canadiens et les Canadiennes méritent d'avoir l'assurance que cet investissement générationnel nous permettra d'obtenir les meilleures capacités et le meilleur rapport qualité-prix.

[Traduction]

Monsieur le président et chers membres du Comité, ce projet est essentiel pour renforcer notre défense continentale afin de préserver notre souveraineté et de respecter nos obligations envers nos alliés et partenaires à travers le monde.

Nous avons hâte de répondre à vos questions.

Merci.

Le président: Merci beaucoup.

Les députés noteront que j'ai accordé un peu plus de temps à Mme Beck. Nous voulions entendre tout ce qu'elle avait à dire afin que les députés puissent en tenir compte avant de poser leurs questions.

Madame Folkes, vous pouvez maintenant faire votre déclaration liminaire. Je vous cède la parole.

Paula Folkes (sous-ministre adjointe déléguée, ministère des Travaux publics et des Services gouvernementaux): Merci, monsieur le président.

Je tiens à reconnaître que nous nous réunissons sur le territoire non cédé de la nation algonquine anishinabe.

Je suis heureuse d'être ici pour parler du deuxième rapport de la vérificatrice générale, intitulé « Assurer la capacité future du Canada en matière d'avions de chasse » du point de vue de Services publics et Approvisionnement Canada, ou SPAC, comme on l'appelle communément.

[Français]

Bien que le rapport ne contienne aucune recommandation précise pour Services publics et Approvisionnement Canada, je saisis l'occasion pour souligner notre rôle dans le cadre du Projet de capacité future d'avions de chasse.

[Traduction]

Comme l'indique le rapport, SPAC est l'autorité contractante pour l'acquisition des avions de chasse, et nous dirigeons le processus d'approvisionnement pour appuyer le ministère de la Défense nationale, qui dirige l'ensemble du projet.

Nous sommes également chargés de l'acquisition d'armes au moyen d'ententes conclues auprès du gouvernement des États-Unis dans le cadre de son programme de vente de matériel militaire à l'étranger ou directement auprès de l'industrie.

En tant qu'acheteur central, nous avons travaillé en étroite collaboration avec nos collègues de la Défense nationale, d'Innovation, Sciences et Développement économique Canada, ainsi qu'avec les organismes centraux, notamment le Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada, afin de mener un processus concurrentiel ouvert et transparent, tout en garantissant le meilleur rapport qualité-prix pour le Canada.

En janvier 2023, le Canada a conclu une entente avec le gouvernement des États-Unis ainsi que Lockheed Martin et Pratt & Whitney pour l'acquisition de 88 avions de chasse F-35 pour l'Aviation royale canadienne.

Comme vous le savez, monsieur le président, dans le contexte d'une situation géopolitique en constante évolution, le gouvernement a lancé un examen de l'entente actuelle sur les F-35, initialement mise en place par le ministère de la Défense nationale, afin de s'assurer qu'elle continue de servir au mieux les intérêts de la population canadienne et des Forces armées canadiennes. Le ministère de la Défense nationale dirige actuellement ce dossier, et SPAC est prêt à appuyer toute décision qui pourrait découler de cet examen.

[Français]

En conclusion, Services publics et Approvisionnement Canada reste déterminé à soutenir le ministère de la Défense nationale dans la poursuite du Projet de capacité future d'avions de chasse ainsi que dans la mise en œuvre des recommandations de la vérificatrice générale du Canada.

Cela me fera plaisir de répondre aux questions du Comité au sujet du processus d'approvisionnement. Merci.

Le président: Nous vous remercions aussi.

[Traduction]

Je vais entamer notre premier tour. Trois députés vont prendre la parole et ils auront six minutes chacun.

Madame Kusie, je pense que vous allez commencer. Je vous cède la parole.

Stephanie Kusie (Calgary Midnapore, PCC): Merci, monsieur le président.

Merci beaucoup à tous nos témoins d'être présents aujourd'hui.

Je vais utiliser une partie de mon temps pour présenter aux Canadiens la chronologie du programme des avions de chasse pour que nous puissions déterminer si la mauvaise gestion de ce programme a coûté au Canada et aux Canadiens leur souveraineté.

Nous savons qu'au début, en 1997, le Canada a participé, dans une mesure variable, au programme des avions de chasse interarmées F-35 dirigé par les États-Unis. Les conservateurs et de nombreux Canadiens ont appuyé cette décision. Nous avons convenu

que le Canada devait participer et se ranger aux côtés de ses alliés de l'OTAN et de l'alliance du Groupe des cinq.

C'est sous l'ancien gouvernement conservateur, en 2010, que le ministre de la Défense de l'époque, Peter MacKay, a annoncé que le Canada achèterait 66 F-35 et participerait à ce programme aux côtés de ses alliés. Au final, après un rapport exagéré du Bureau du responsable budgétaire du parlement publié en 2010, le gouvernement de l'époque a décidé de suspendre ce contrat et de procéder à un appel d'offres ouvert pour le programme des F-35, ce qui nous amène à 2015, année où les retards dus à une mauvaise gestion et à la politisation ont véritablement commencé.

Dès son arrivée au pouvoir, le gouvernement a annulé le contrat des F-35 et nous a ramenés à la case départ. Cependant, cette fois-ci, nous avons pris du retard par rapport à nos alliés, et nous avons compromis notre sécurité.

La nouvelle solution consistait à dépenser des centaines de millions de dollars pour examiner différents avions de combat et moderniser les CF-18 existants, qui ont été décrits comme vieillissants et de moins en moins fiables, à tel point qu'aujourd'hui, près de 40 % d'entre eux sont hors service. Le gouvernement a même acheté des avions de chasse d'occasion à l'Australie pour maintenir notre flotte existante en état de vol.

En 2018, la vérificatrice générale a publié un rapport intitulé « La force aérienne de combat du Canada ». La principale conclusion était que le gouvernement libéral devait investir dans un plan stratégique solide visant à recruter et à former du personnel et des pilotes capables de faire fonctionner non seulement les avions de chasse futurs, mais aussi ceux dont nous disposions déjà.

Puis, début 2023, sept ans après avoir déclaré avec force que les libéraux n'achèteraient pas l'avion de chasse F-35, Mme Anand a annoncé que ce gouvernement le ferait, mais à un coût plus élevé et avec du retard.

Malgré tout, les députés de ce côté-ci, conscients de l'importance des F-35, comme nous l'étions déjà sous le gouvernement Harper, ont appuyé cette décision et exhorté les libéraux à procéder rapidement à l'acquisition de ces avions et à veiller à ce que l'on apporte les améliorations indispensables aux infrastructures de sécurité nécessaires pour accueillir les F-35 sur le sol canadien.

Ceci nous amène à 2025. L'une des premières mesures prises par le premier ministre a été de relever les erreurs de gestion commises par Trudeau et d'annoncer un réexamen de l'achat des F-35. Il a déclaré aux Canadiens qu'une décision concernant l'avenir du programme serait prise avant la fin de l'été.

Nous sommes aujourd'hui le 7 octobre, et notre force aérienne ainsi que nos alliés attendent de savoir où en est le programme. Aujourd'hui, 15 ans après l'annonce par les conservateurs de l'achat initial des F-35, nous entamons notre étude du rapport publié en juin par la vérificatrice générale, un rapport qui montre que le coût de ce programme, qui devait s'élever à 19 milliards de dollars en 2022, a désormais grimpé en flèche pour atteindre au moins 33,2 milliards de dollars, ce qui constitue une augmentation de 57 %, avant même qu'un seul avion n'ait été livré. Je conclus que la mauvaise gestion de ce programme a coûté très cher aux contribuables, mais aussi à la sécurité et à la souveraineté de notre pays.

Cela étant dit, lieutenant-générale, en tant que commandante de l'Aviation royale canadienne, pensez-vous que la gestion de ce programme et les revirements constants qui se sont produits jusqu'à présent ont permis à vos militaires d'être dans la meilleure position possible pour défendre notre pays et sa souveraineté?

• (1550)

Lieutenant-générale Jamie Speiser-Blanchet (commandante, Aviation royale du Canada, ministère de la Défense nationale): Merci de m'avoir donné l'occasion de comparaître aujourd'hui.

En tant que commandante de la force aérienne, je me dois de veiller à ce que les membres de l'Aviation royale canadienne soient formés, organisés et équipés de manière à répondre aux exigences que leur impose le gouvernement du Canada. Pour ce faire, je dois me concentrer sur les éléments qui relèvent de notre contrôle, et les enjeux auxquels nous sommes confrontés dans le cadre de la mise en œuvre de ce changement très important et significatif pour l'Aviation royale canadienne — les progrès technologiques et l'amélioration de notre capacité à protéger les Canadiens et la souveraineté du Canada — sont extrêmement importants.

Nous mettons tout en œuvre pour que tous les éléments soient mis en place dans les meilleurs délais, et nous travaillons en étroite collaboration avec tous nos partenaires au sein du ministère de la Défense nationale et des autres ministères pour garantir la réussite de ce projet.

• (1555)

Stephanie Kusie: Madame Hogan, j'ai une question semblable à vous poser. À votre avis, la façon dont ce programme a été géré montre-t-elle que notre pays est prêt à assumer une hausse aussi importante des coûts pour respecter ses engagements envers l'OTAN, sans risquer de nouveaux dépassements de coûts, retards ou mauvaises décisions de gestion?

Karen Hogan: Selon notre audit, certaines augmentations de coûts relevaient du contrôle du ministère de la Défense nationale, tandis que d'autres relevaient de facteurs indépendants de sa volonté, comme les variations du cours des devises étrangères, la demande mondiale en munitions et l'inflation, sur lesquels le ministère de la Défense nationale n'exerce aucune influence. Ils seraient intervenus, peu importe l'avion choisi.

Je pense que la Défense nationale a de la difficulté à faire avancer les projets. Tous les partis devraient s'entendre sur les besoins des Forces armées canadiennes. Nous devrions ensuite laisser la fonction publique et les Forces armées canadiennes faire leur travail. Il ne s'agit pas d'une décision d'un parti. Il s'agit de la souveraineté et de la sécurité du Canada. Je pense que nous devons aider le ministère à aller de l'avant à cet égard.

Pourrait-il mieux faire les choses? Tout à fait. Il y a eu des retards dans la construction. Il y a eu de l'incertitude. Des renseignements périmés ont été utilisés. Pour ces raisons, nous avons recommandé au ministère d'assurer une meilleure planification budgétaire, un suivi plus rigoureux des coûts et une gestion plus proactive des risques.

Le président: Merci beaucoup. Votre temps est écoulé.

Madame Tesser Derksen, vous avez la parole pour six minutes.

Kristina Tesser Derksen (Milton-Est—Halton Hills-Sud, Lib.): Merci beaucoup, et merci beaucoup à nos témoins.

C'est évidemment une priorité en ce moment pour le grand public, compte tenu de la situation actuelle sur la scène internationale et des annonces du premier ministre d'investir davantage dans la défense nationale.

L'éléphant dans la pièce, c'est le coût. La question a été soulevée à maintes reprises. Le rapport de la vérificatrice générale indique qu'en 2022, le coût estimé du projet s'élevait à 19 milliards de dollars.

Était-ce une estimation raisonnable à l'époque? J'aimerais aborder cette question du point de vue de certaines choses dont vous avez déjà parlé, des choses qui échappaient au contrôle du ministère. Lorsque vous répondrez, n'oubliez pas qu'il y avait des facteurs atténuants qui ne relevaient pas vraiment du ministère. Aurions-nous dû tenir compte de ces risques au moment d'estimer les coûts du projet? Aurions-nous dû prévoir des plans d'urgence? Bien entendu, une pandémie est un événement exceptionnel, mais le reste, comme les conflits mondiaux, la Russie... N'importe qui aurait probablement pu prévoir que cela allait se produire.

Pourriez-vous répondre à ma question, sous l'angle des risques dont nous devrions tenir compte?

Stefanie Beck: Il est vrai que chaque fois que nous établissons les coûts d'un projet, surtout un projet d'une aussi grande envergure que celui-ci, la tâche est loin d'être facile. Il faut des mois pour y parvenir parce que nous devons tenir compte de tous les éléments qui ont été signalés dans le cadre de l'examen de la vérificatrice générale. Nous avons tenté d'inclure dans chaque coût un montant important pour les imprévus, mais ce n'est pas seulement un pourcentage fixe du projet total. Ce montant est directement lié, par exemple, aux coûts de la main-d'œuvre, à l'inflation ou au taux de change.

À l'époque, en 2019, nous nous sommes fiés aux chiffres du bureau de projet conjoint pour comprendre la gestion actuelle et les coûts liés au fonctionnement de l'avion et, en fait, aux infrastructures nécessaires à la mise en service des F-35. Entre 2019 et la deuxième phase du projet, les besoins en matière d'infrastructures ont également changé. En fait, l'estimation initiale prévoyait environ 2 milliards de dollars pour les imprévus. Quand le coût prévu du projet est passé à 27,7 milliards de dollars, 4 milliards de dollars étaient destinés aux imprévus. En fait, le gros de l'augmentation est lié aux montants affectés aux imprévus, juste au cas où. L'expérience nous a appris que nous utilisons habituellement tout cet argent.

Au moment d'établir les coûts du projet en 2019, nous avons averti les responsables que nous avions confiance à environ 50 % dans les données dont nous disposions. Quant à l'estimation de 27,7 milliards de dollars, nous étions persuadés à 80 % de l'exactitude du montant d'un point de vue comptable.

Kristina Tesser Derksen: Lorsque vous dites être sûre de vos chiffres à 50 %, que voulez-vous dire exactement? Prenez-vous des mesures supplémentaires pour vous assurer que... Un tel niveau de confiance semble plutôt faible, surtout quand il s'agit de montants aussi importants.

• (1600)

Stefanie Beck: Je pense que cela rejoint les propos de la vérificatrice générale: nous devons revoir nos chiffres régulièrement et bien expliquer à Services publics et Approvisionnement Canada et au Conseil du Trésor ce qu'ils signifient. Je dirais qu'un suivi annuel ne suffit pas. La vérificatrice générale a été généreuse de le proposer. Nous devrions le faire bien plus souvent, pour que tout le monde soit informé advenant une variation importante.

Je demanderai peut-être à Mme Sheehy d'ajouter quelque chose à ce sujet, mais nous avons obtenu des pourcentages intéressants. Toute fluctuation du taux de change, aussi minime soit-elle, peut avoir une énorme incidence sur notre budget global.

Heather Sheehy (sous-ministre adjointe, Matériels, ministère de la Défense nationale): Merci, madame la sous-ministre.

À ce sujet, vous avez tout à fait raison. Pour moi, et je viens du Secrétariat du Conseil du Trésor, lorsqu'un niveau de confiance se situe à 50 %, cela signifie que nous en sommes aux premières étapes d'un projet. Ensuite, à mesure que nous obtenons plus d'information, nous finissons par atteindre 80 %.

Dans ce cas-ci, la seule façon de parvenir à 80 % était de prévoir un très gros montant pour les imprévus. La sous-ministre en a déjà parlé. Nous sommes passés de 2 milliards de dollars à 6,2 milliards de dollars. C'est un montant très important. Vous pourriez très bien vous demander pourquoi nous devons prévoir autant d'argent. C'est précisément pour le genre de choses dont la sous-ministre a parlé.

Prenons le taux de change. J'ai demandé à mon équipe de faire les calculs. Permettez-moi de jeter un coup d'œil à mes notes. Chaque hausse d'un cent du taux de change fait grimper les coûts du projet d'environ 250 millions de dollars. Vous comprendrez qu'il m'est difficile d'atténuer ce risque autrement que par des provisions pour imprévus, car je n'ai aucun contrôle sur l'évolution du taux de change.

C'est le genre de choses dont nous avons tenu compte pour faire face aux imprévus. Environ 40 % du montant prévu à cette fin vise à palier les augmentations du taux de change. Cependant, tout le fonds de prévoyance sert à atténuer ce genre de répercussions.

Kristina Tesser Derksen: Je vous remercie de cette réponse très détaillée.

Pour revenir au sujet de l'identification et de l'atténuation des risques, je vais passer au plan d'action provisoire. L'une des recommandations portait sur l'identification et l'atténuation des risques. Dans le plan d'action provisoire, vous donnez suite à l'une des recommandations de la vérificatrice générale en acceptant, entre autres choses, de mettre à jour le processus de gestion des risques, et en vous engageant à le faire. D'ailleurs, il est indiqué dans le plan d'action que le plan de gestion des risques mis à jour a été approuvé en janvier de cette année.

Je crois que le comité d'examen principal devait être informé à cet égard le mois dernier. Comment s'est déroulée la rencontre? Avons-nous une mise à jour à ce sujet?

Stefanie Beck: En réalité, il existe différentes façons de gérer les risques liés à ce projet particulier. Il y a la gestion des risques assurée à l'interne par l'Aviation royale canadienne. Le ministère aussi s'en occupe de façon générale, tout comme les différents ministères du gouvernement du Canada qui participent aux grands projets d'immobilisations.

Ces discussions n'ont pas lieu qu'une fois en janvier ou à des moments précis de l'année. Chaque fois que nous nous réunissons, nous nous penchons sur les préoccupations de l'heure à l'égard non seulement de ce projet, mais aussi d'autres projets importants.

Autre élément important à mentionner: le projet est dirigé par un bureau de projet interarmées. C'est plutôt inhabituel. Les huit partenaires qui font partie du protocole d'entente pour l'acquisition des F-35 auprès de Lockheed Martin et de Pratt & Whitney, qui fabriquent les moteurs, se rencontrent souvent eux aussi.

Une partie du travail du comité exécutif de ce bureau consiste à gérer et à atténuer les risques, ainsi qu'à garantir dans toute la mesure du possible l'abordabilité du projet. Le comité doit aussi envisager en permanence les problèmes susceptibles de se produire, que ce soit dans la chaîne de fabrication ou la chaîne de production, et trouver les meilleurs moyens de les régler. J'ajouterais aussi les problèmes qui touchent la chaîne d'approvisionnement.

Il n'y a pas qu'un petit groupe, par exemple, qui envisage les risques. Il n'y a pas non plus qu'un seul plan de gestion des risques. Il s'agit d'une approche beaucoup plus globale.

Le président: Merci. Votre temps est écoulé.

[Français]

Monsieur Lemire, vous avez la parole pour environ six minutes.

Sébastien Lemire (Abitibi—Témiscamingue, BQ): Merci, monsieur le président.

Je remercie les témoins de leurs présentations.

Madame Beck, comme vous le mentionniez, le contrat pour les avions F-35 va de l'avant. Le gouvernement a dit qu'il analysait quand même ce contrat. Est-ce que vous voyez là une intervention du gouvernement? Est-ce que ça veut dire que d'autres possibilités que les avions F-35 sont étudiées en ce moment? Que pouvons-nous en penser? Comment le gouvernement et votre ministère s'ajustent-ils présentement?

• (1605)

Stefanie Beck: Je sais qu'il y a beaucoup de discussions non seulement au sein du gouvernement, mais aussi à l'extérieur de celui-ci. Notre rôle pendant l'examen, c'est de fournir des faits. Par exemple, nous transmettons des renseignements à propos de l'avancement du projet, à propos d'où nous en sommes en ce qui concerne les achats et les articles à long délai de livraison, à propos des coûts que nous prévoyons ou à propos des répercussions des changements mondiaux et des moyens de les mitiger.

Ce n'est pas vraiment à nous de vérifier s'il y a d'autres options qui pourraient fonctionner. Notre rôle, c'est vraiment de communiquer ce que nous savons, et le gouvernement va baser ses décisions là-dessus.

Sébastien Lemire: Nous sommes évidemment dans une ère politique où le Canada veut démontrer une certaine forme d'indépendance à l'égard des États-Unis, mais il semble y avoir une dépendance totale dans le cas des F-35. On sait que certaines pièces de rechange demeurent la propriété du Pentagone jusqu'à leur installation et que ce dernier contrôle les mises à jour des logiciels.

N'y a-t-il pas là une dépendance accrue du Canada à l'égard des États-Unis en ce qui concerne les F-35 et la capacité du Canada à se défendre?

Stefanie Beck: Je suis contente d'avoir l'occasion de répondre à cette question.

Comme je viens de le dire, il s'agit en fait d'un projet conjoint, ce qui veut dire que les pièces qui font partie de chaque aéronef viennent de partout dans le monde. Le projet ne pourrait donc pas être arrêté par un seul pays. Quant aux logiciels, ce sont tous les différents gouvernements qui contribuent à leur développement. Alors, s'il y avait un problème et qu'on voulait arrêter les appareils — on parle toujours d'un coupe-circuit, par exemple —, ce ne serait pas impossible, je l'admets, mais ce serait difficile. Ça voudrait dire que personne dans ces avions ne pourrait communiquer avec les autres, ce qui est impossible, bien sûr. Un tel coupe-circuit n'existe pas au Pentagone.

Sébastien Lemire: C'est bon à savoir, parce que je me posais effectivement cette question.

Le 2 octobre, Stephen Fuhr, le secrétaire d'État à l'Approvisionnement en matière de défense, annonçait vouloir réduire la dépendance du Canada à l'égard des États-Unis. Pourtant, la veille, le Canada signalait, avec les États-Unis, une entente de 1,75 milliard de dollars pour des roquettes.

Que faites-vous réellement pour réduire notre dépendance à l'égard des États-Unis?

Stefanie Beck: Comme vous le savez, d'habitude, nos projets en cours datent de plusieurs mois, voire de plusieurs années. Il est donc tout à fait normal qu'il y ait des annonces après l'arrivée au pouvoir d'un nouveau gouvernement. Je tiens à mentionner les grandes décisions que nous avons prises dernièrement, y compris celle concernant le radar transhorizon, que nous venons d'acheter de BAE Systems Australia. Il s'agit d'un énorme investissement pour l'avenir du Canada et la protection de notre souveraineté.

Par ailleurs, nous avons un autre énorme projet, soit l'achat de destroyers qui seront construits par le chantier Irving, au Canada. Il y a aussi les sous-marins, qui ne viendront certainement pas des États-Unis. Nous pivotons donc déjà vers d'autres pays que les États-Unis. Toutefois, ça ne veut pas dire que nous n'achèterons plus rien des Américains, parce qu'ils font de bons produits. J'ajouterais que la plupart des exportations de l'industrie de la défense au Canada sont destinées aux États-Unis.

Sébastien Lemire: Effectivement, l'interopérabilité est importante, mais, dans un contexte où plusieurs pays sont mis à contribution, quelle est la contribution du Canada à la construction des F-35? Au Québec, particulièrement, nous avons une industrie aérospatiale qui peut construire un avion de A à Z. Or l'achat des F-35 s'est fait au détriment de plusieurs autres options qui auraient permis au Québec d'être davantage considéré.

Quelle est la contribution réelle du Canada? Si l'achat de ces avions nous coûte très cher, qu'est-ce qui nous revient en taxes et en impôt?

Stefanie Beck: Actuellement, il y a une trentaine d'entreprises canadiennes qui construisent différentes parties de chaque avion. Cela représente plus de 3 millions de dollars canadiens par avion. Il y a aussi d'autres contrats qui s'en viennent. Je sais que, chaque mois, Lockheed Martin et Pratt & Whitney cherchent de nouveaux partenaires pour construire ces différents avions, et ça fonctionne bien au Canada. Il y a aussi des exemples très précis au Québec. Si ces entreprises canadiennes ne fournissaient pas ces produits, les avions ne pourraient pas voler. Ils sont essentiels à l'avenir de chaque avion.

• (1610)

[Traduction]

Howmet Aerospace fabrique des pièces moulées pour les supports optiques — je m'excuse auprès des interprètes —, et Nav-Aids Ltd. fabrique des enveloppes de tube de Pitot et des adaptateurs d'appareils d'essais de mise en pression.

[Français]

Je dois aussi dire que le gouvernement canadien aide depuis des années à promouvoir l'industrie de la défense au Canada par l'entremise de différents programmes au sein du ministère de l'Industrie.

Le président: Merci beaucoup.

Monsieur Lemire, vous allez avoir l'occasion de poser d'autres questions plus tard.

[Traduction]

Nous passons à la prochaine série de questions, au cours de laquelle cinq députés pourront poser des questions.

[Français]

Monsieur Deltell, vous avez la parole pour cinq minutes.

Gérard Deltell (Louis-Saint-Laurent—Akiawenhrahk, PCC): Merci, monsieur le président.

Bonjour à tous les collègues.

Mesdames et messieurs les témoins, soyez les bienvenus.

Madame la lieutenant-générale, soyez la bienvenue. Je vous remercie beaucoup de votre service à l'étranger en Haïti, en Bosnie et au Koweït. Je vous remercie de faire honneur à notre pays et d'avoir commencé votre carrière à Valcartier. Je fais preuve d'un peu de chauvinisme, mais j'en suis très fier.

J'ai beaucoup de thèmes à aborder. Commençons par la question du dépassement des coûts.

Madame Hogan, vous avez dit dans votre rapport que le montant initialement prévu pour le Projet de capacité future en matière d'avions de chasse était de 19 milliards de dollars mais que, parce qu'on ne disposait pas des bonnes informations de base, ce montant atteint maintenant 27 milliards de dollars. Vous avez aussi dit que les choses ne s'annoncent pas bien, car il y a plusieurs risques que les coûts augmentent encore.

On parle ici de dizaines de milliards de dollars mal calculés, qui proviennent notamment de la taxe sur les produits et services et des impôts payés par des gens qui suivent nos travaux actuellement. Comment expliquez-vous une telle dérive des finances publiques?

Karen Hogan: Je pourrais renvoyer les députés à la pièce 2.5 de notre rapport, qui explique plus en détail pourquoi les 19 milliards de dollars prévus sont passés à 27 milliards de dollars.

Comme je l'ai mentionné, certains coûts étaient à mon avis hors du contrôle de la Défense nationale. Toutefois, ce ministère avait déterminé que certains éléments présentaient des risques. S'il avait mieux géré ces risques de façon plus proactive, je pense que cela aurait aidé. Cela étant dit, les coûts auraient quand même augmenté.

Par contre, le ministère pouvait exercer un contrôle sur certains éléments. Par exemple, la première estimation était basée sur des données désuètes, alors que des estimations plus à jour concernant les avions de chasse auraient pu être utilisées.

Les retards dans l'avancement des plans, la nécessité de construire des infrastructures provisoires pour l'entretien des avions ainsi que la formation des pilotes ont aussi contribué à faire augmenter les coûts.

Comme nous l'avons mentionné, il aurait fallu mieux gérer les risques, qui sont nombreux. Six d'entre eux n'étaient pas encore approuvés au moment d'estimer les coûts. Aucun plan d'atténuation des risques n'avait été établi et deux de ces risques étaient l'inflation et les devises étrangères. Certains éléments auraient donc pu être mieux contrôlés.

Gérard Deltell: Comment pourrions-nous avoir confiance pour la suite des choses si les risques n'ont pas été contrôlés au cours des dernières années?

Comme vous le dites très bien, on accuse déjà un léger retard en ce qui concerne les installations et les infrastructures, sans parler des pistes qui devront dorénavant accueillir les avions CF-35A. Vous avez aussi parlé de certains éléments essentiels à la pleine capacité opérationnelle, comme la mise à niveau des infrastructures.

Quel message envoie-t-on aux contribuables qui paient pour tout cela et se disent que, si les choses ont été faites n'importe comment pendant les dix dernières années, il faut s'inquiéter de ce qui s'en vient?

Karen Hogan: Pour ce qui est des coûts, nous croyons que 5,5 milliards de dollars devraient y être ajoutés. Cet écart nous parle un peu de la façon dont la Défense nationale gère ses projets.

À mon avis, ma responsabilité est d'assurer que les Canadiens et les parlementaires connaissent le prix total que coûtera la transition des avions CF-18 Hornet aux CF-35A, et c'est pour cette raison que d'autres coûts provenant d'autres projets devraient être inclus.

Je pense que nos recommandations vont toucher aux lacunes que nous avons décelées, auxquelles il faudrait remédier en gérant mieux les risques d'une façon proactive, mais aussi en considérant publiquement le prix du projet et en y intégrant tous les éléments essentiels pour que tout soit pleinement opérationnel.

Gérard Deltell: Il n'est pas nécessaire d'avoir un doctorat en histoire pour remarquer que l'histoire se répète.

Dans les années 1990-2000, un gouvernement nouvellement élu a aboli le programme prévu pour rafraîchir des hélicoptères vieux de 30 ans. Quelques décennies plus tard, en 2015, un autre gouvernement nouvellement élu a fait exactement la même chose en annulant un contrat signé, pour revenir sept ans plus tard à la même décision.

Je porte à votre attention — je parle davantage aux citoyens qui suivent nos travaux, parce que je ne veux pas vous lancer un pot de peinture politique au visage — que ce sont deux gouvernements libéraux qui ont agi ainsi. Ce sont en effet les gouvernements de M. Chrétien et de M. Trudeau qui ont aboli un programme pour en proposer un autre qui a fini par coûter beaucoup plus cher sept ans plus tard.

Vous avez répondu tout à l'heure à une question de ma collègue que la politisation de débats semblables suscitait beaucoup de préoccupations. On constate que l'histoire se répète. Pourriez-vous me

fournir quelques observations sur la façon dont vous expliquez qu'on reproduise 30 ans plus tard la même erreur commise par un gouvernement au pouvoir formé du même parti?

• (1615)

Karen Hogan: Ce n'est pas à moi que vous devriez poser la question. Je ne suis pas en mesure d'expliquer pourquoi certains élus ont pris les décisions qu'ils ont prises.

À mon avis, le moment est venu pour le Parlement de décider du rôle des Forces armées canadiennes et de déterminer ce dont elles ont besoin pour assurer notre sécurité et notre souveraineté. Il faut s'assurer de ne pas changer d'avis, et il faut laisser à la Défense nationale le soin d'acheter ou de construire ce dont les forces armées ont besoin.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Deltell.

[Traduction]

La parole est maintenant à M. Osborne.

Vous avez cinq minutes.

Tom Osborne (Cape Spear, Lib.): Merci.

Je vais essayer de laisser la politique de côté. Je ne vois pas l'intérêt de punir M. Chrétien ou M. Trudeau. Ce qui m'intéresse, c'est de savoir comment nous pouvons améliorer ce qui se fera à l'avenir.

Je sais que le Programme d'avions de combat interarmées comporte certaines exigences qu'il faut respecter avant la livraison des avions. Pouvez-vous nous dire où en sont les démarches entreprises pour satisfaire à ces exigences et permettre la livraison des avions de chasse?

Lgén Jamie Speiser-Blanchet: Je pense pouvoir répondre à cette question.

En collaboration avec le Projet de capacité future en matière d'avions-chasseurs et le bureau du projet, nous veillons à ce que les plans de mise en œuvre soient continuellement vérifiés et mis à jour. L'un des plans les plus importants à cet égard, comme l'a mentionné la vérificatrice générale dans son rapport, est le plan directeur de mise en œuvre.

Il s'agit du document et de l'entité qui guident l'Aviation royale canadienne, en collaboration avec nos autres partenaires et collègues, afin de s'assurer que tous les éléments sont en place.

Nous disposons également d'un groupe de travail sur la mise en service opérationnelle des chasseurs. Il s'agit d'une structure de gouvernance qui se réunit régulièrement et qui comprend également plusieurs sous-groupes de travail. En fait, il y a 13 sous-groupes, car ils examinent tous des éléments différents, des systèmes d'information aux infrastructures en passant par la sécurité et la formation. Il est important que le groupe de travail sur la mise en service opérationnelle des chasseurs maintienne la cohésion nécessaire pour nous assurer que tous les éléments progressent et que des suivis et des vérifications sont régulièrement effectués, afin d'atteindre les objectifs fixés dans le plan directeur de mise en œuvre.

Nous examinons donc tout cela. C'est un document évolutif, car les conditions changent rapidement, et nous nous engageons à le mettre à jour aussi souvent que possible. C'est le document d'orientation qui nous aide à atteindre les objectifs que vous avez fixés.

Tom Osborne: Nous sommes donc en bonne voie de mettre en place les mesures nécessaires pour recevoir les avions lorsqu'ils seront prêts.

Lgén Jamie Speiser-Blanchet: À l'heure actuelle, oui, nous sommes en bonne voie. Comme le mentionne le rapport de la vérificatrice générale, nous savons que les infrastructures permanentes des deux escadrons de chasse, qui sont les deux principaux bâtiments des escadrons — j'allais les appeler des hangars, mais ils sont gigantesques —, l'un à Cold Lake et l'autre à Bagotville, ne seront pas prêtes avant 2031. C'est la date prévue. Nous avons cependant des plans provisoires qui sont tous en bonne voie et dans lesquels on prévoit des installations d'entraînement et des hangars temporaires, ainsi que des hangarettes, c'est-à-dire des petites structures qui pourront abriter les F-35 lorsqu'ils commenceront à arriver au Canada, ce qui devrait se produire dès 2028.

Tom Osborne: Pouvez-vous nous parler des capacités en matière de contrôle aérien et d'attaque aérienne et nous dire si nous sommes également prêts sur ces deux plans?

• (1620)

Lgén Jamie Speiser-Blanchet: Excusez-moi, mais quel...? Avez-vous dit « contrôle aérien »?

Tom Osborne: Lorsqu'il s'agit des futurs avions de chasse du Canada, le ministère de la Défense nationale est également responsable d'améliorer les capacités en matière de contrôle aérien et d'attaque aérienne des Forces armées canadiennes.

Lgén Jamie Speiser-Blanchet: Si je comprends bien, il s'agit de capacités que nous obtenons grâce aux avions de chasse, et tout cela est inclus dans le type de formation que nous dispensons à notre personnel aérien.

À ma connaissance, les travaux se poursuivent dans ce dossier, et je ne suis au courant d'aucun retard ou difficulté à cet égard.

Tom Osborne: Pouvez-vous nous parler de vos stratégies de recrutement face à la pénurie de pilotes, d'ingénieurs et de personnel d'entretien des aéronefs, afin de garantir que nous disposerons des ressources nécessaires pour recevoir les avions en temps voulu?

Lgén Jamie Speiser-Blanchet: Nous avons mis en place un certain nombre de mesures, car il est bien connu que nous manquons de personnel. Comme on l'a déjà mentionné et souligné, la force de chasse souffre notamment d'une pénurie de pilotes et d'un nombre insuffisant de techniciens. Nous avons donc lancé de nombreuses initiatives, mais il n'existe pas d'approche universelle qui permettra de tout régler. Cependant, nous observons des progrès au niveau des effectifs, qui sont à la hausse.

Par exemple, nous avons procédé à l'enrôlement proactif de pilotes qualifiés et nous avons réussi à convaincre certains pilotes qui avaient pris leur retraite de réintégrer l'Aviation royale canadienne. Cela s'explique en partie par l'augmentation du salaire des pilotes, qui a eu lieu avant la dernière augmentation salariale accordée à tous les militaires l'été dernier. Ces mesures ont eu pour effet positif d'inciter certains membres à réintégrer la force de chasse après l'avoir quittée. Nous accordons ainsi la priorité aux candidats qualifiés qui possèdent l'expérience nécessaire et des membres du personnel sont responsables de faciliter leur réintégration et le processus de réenrôlement.

Nous offrons également de la formation subventionnée et une indemnité de recrutement pour les techniciens. Nous collaborons avec de nombreux collègues civils qui offrent certaines formations, afin de tirer parti de la formation dispensée actuellement dans ce milieu. Ainsi, nous subventionnons, dans le cadre d'un partenariat avec ces établissements, une partie de la formation, afin que ces techniciens puissent ensuite joindre nos effectifs.

En ce qui concerne les niveaux de dotation, depuis le dernier rapport que nous avons fait parvenir au Comité en juin dernier, le niveau de dotation des pilotes de chasse a augmenté pour atteindre 70,5 % de son niveau antérieur. Avant cela, il atteignait 66 %, ce qui représente une amélioration que nous devons absolument conserver.

Dans le cas de notre personnel d'entretien des aéronefs, nous atteignons 86 %, soit une augmentation de 1,6 % par rapport à juin dernier. Un grand nombre de ces efforts, menés de concert, visent non seulement à attirer de nouveaux membres, mais aussi, dans de nombreux cas, à retenir les membres expérimentés dans lesquels nous avons tant investi, notamment en ce qui concerne les avions de chasse.

Le président: Je vous remercie.

Le temps qui vous était imparti est écoulé depuis longtemps, mais je voulais obtenir une réponse complète du lieutenant-général.

[Français]

Monsieur Lemire, vous avez la parole pour deux minutes et demie.

Sébastien Lemire: Merci, monsieur le président.

Madame Beck, aujourd'hui, lors de sa visite aux États-Unis, le premier ministre, Mark Carney, a souligné que le Canada allait investir 1 000 milliards de dollars au cours des cinq prochaines années. On peut s'attendre à ce qu'il s'agisse notamment de dépenses militaires importantes. Pourquoi se tourne-t-on encore vers les États-Unis après avoir fait une campagne électorale en disant qu'on devait jouer du coude? Je pense qu'il s'agit d'une situation qui augmentera notre dépendance envers les États-Unis.

Par ailleurs, les Américains nous auraient aussi demandé de garantir une plus grande sécurité sur nos bases militaires qui accueilleront les F-35. Ils ont aussi dit que les accès de sécurité requis pour travailler sur les F-35 sont plus importants.

Comment avez-vous évalué ces demandes? Quels sont les coûts liés à ces demandes? Ont-elles été chiffrées dans les dépenses prévisibles?

Stefanie Beck: Je vous remercie de ces questions. Elles ne sont pas tout à fait liées, mais je vais y répondre. Je vais aussi laisser mes collègues y répondre.

Je vais répéter ce que j'ai constaté en ce qui a trait aux achats. Nous sommes en train de diversifier nos sources pour répondre à nos besoins en matière de défense nationale en faisant des achats auprès de l'Australie, du Royaume-Uni ou de l'Europe. Nous faisons des voyages, passons des appels et recevons des visiteurs de l'étranger pour savoir où nous pouvons trouver d'autres sources pour nous aider à défendre notre pays et pour avoir de meilleurs partenariats pour l'avenir de notre industrie. En effet, il faudra créer une industrie plus forte et plus résiliente à l'avenir.

En ce qui concerne les questions liées à la sécurité des différentes infrastructures, je vais demander à M. Hammerschmidt d'y répondre aussi. Ce sont des changements qui ont eu lieu après 2019, donc c'est encore un des défis que nous avons pour calculer les différents coûts. Toutefois, en plus d'être une infrastructure que nous pouvons utiliser pour réparer des aéronefs, elle sert aussi pour la formation et la maintenance, entre autres.

• (1625)

[Traduction]

Je dois réfléchir à la façon de décrire cela.

Imaginez une grande salle de sécurité dotée de plusieurs compartiments, par exemple une salle sécurisée. C'est essentiellement ce que nous mettons au-dessus de l'avion.

[Français]

Je vais maintenant laisser la parole à M. Hammerschmidt.

Peter Hammerschmidt (sous-ministre adjoint, Infrastructure et environnement, ministère de la Défense nationale): Malheureusement, comme plusieurs termes sont techniques, je vais devoir parler en anglais.

Sébastien Lemire: Nous avons une excellente équipe d'interprétation.

Peter Hammerschmidt: Il y a beaucoup de besoins spécifiques aux F-35 sur le plan de l'infrastructure. Par exemple, il y a une équipe de simulation pour les simulations de vol. Il y a des besoins en matière de chauffage, ventilation et conditionnement d'air ainsi qu'en matière d'approvisionnement électrique qui sont vraiment spécifiques à cet équipement. Il faut beaucoup plus d'espace pour la logistique et la maintenance des F-35. Il y a aussi des besoins spécifiques en matière d'électricité, de courant électrique et de chauffage, ventilation et conditionnement d'air.

Du point de vue de la sécurité, il faut mettre des plaques d'acier très lourdes dans toute l'enveloppe des édifices, ce qui entraîne beaucoup de coûts supplémentaires.

[Traduction]

Nous avons dû repenser les fondations, les colonnes et les poutres en raison du poids des lourdes plaques d'acier qui recouvrent le bâtiment des fins de sécurité.

[Français]

Sébastien Lemire: Vous nous dites que ce ne sont pas à proprement parler des demandes des États-Unis.

Mon temps de parole est écoulé. Je vous remercie.

Peter Hammerschmidt: C'est une exigence du bureau commun du programme.

Le président: Merci beaucoup.

[Traduction]

La parole est maintenant à M. Kuruc. Il a cinq minutes.

Ned Kuruc (Hamilton-Est—Stoney Creek, PCC): Je tiens à remercier les témoins d'être ici aujourd'hui.

Lieutenant-général Speiser-Blanchet, je tiens à vous remercier de votre service au Canada. Je vous félicite pour votre poste, et je vous remercie de tout ce que vous ferez pour le Canada.

Nous savons que le gouvernement s'est engagé à acheter les 16 premiers avions. Pour le reste, d'après ce que j'ai lu dans les journaux et entendu dans les déclarations du premier ministre, je pense que la situation est encore incertaine. Compte tenu de la situation géopolitique actuelle dans le monde, dans quelle mesure est-il important de donner la priorité à l'acquisition d'avions F-35 de cinquième génération?

Stefanie Beck: Je répondrai en premier, puis je céderai la parole au lieutenant-général.

On ne saurait trop insister sur l'importance de disposer d'un avion de cinquième génération, car c'est ce que possèdent nos adversaires, et notre rôle, qui consiste à les dissuader et à défendre le Canada et les Canadiens, exige que nous disposions d'un équipement qui créera un dilemme dans l'esprit de nos adversaires. Nous voulons paraître difficiles d'approche et même hostiles.

Ned Kuruc: Pourrais-je également entendre vos commentaires sur la question, lieutenant-général Speiser-Blanchet?

Lgén Jamie Speiser-Blanchet: Je vous remercie.

Je suis tout à fait d'accord avec ce que dit la sous-ministre. Nos adversaires améliorent très rapidement leur technologie. À l'heure actuelle, la Chine et la Russie disposent toutes deux d'avions de chasse et de missiles de cinquième génération, qui sont beaucoup plus rapides et beaucoup plus meurtriers, et qui mettent actuellement en danger les alliés occidentaux.

Par conséquent, plus tôt le Canada sera en mesure de se transformer en une force aérienne de cinquième génération... Je tiens à souligner que même si l'expression « cinquième génération » est liée à la technologie de pointe de certains avions de chasse, elle s'applique également à certains des autres avions que nous achetons pour le Canada. L'équipement, les missiles et les armes qui seront acquis pourront également être utilisés avec le P-8 Poseidon pour la surveillance maritime et avec les aéronefs télépilotes MQ-9B, qui sont très importants.

C'est un élément clé de notre transformation. Cela souligne également les exigences en matière de sécurité qui sont tout simplement différentes dans le cas de ce type de technologie de pointe qui est nécessaire pour dissuader nos adversaires de manière crédible et efficace.

• (1630)

Ned Kuruc: Pour quelqu'un comme vous, que je considère comme étant un expert, est-il préoccupant que le premier ministre ait des doutes quant à l'exécution de la deuxième partie de ce contrat?

Lgén Jamie Speiser-Blanchet: Je me suis pleinement engagé à fournir au premier ministre tous les renseignements dont il a besoin pour prendre une décision éclairée, et c'est précisément ce que je fais.

Ned Kuruc: Je vous remercie.

À votre avis, une flotte mixte est-elle envisageable? Serait-il envisageable d'abandonner le F-35 et d'emprunter une autre voie? Quels types de dépassements de coûts cela occasionnerait-il?

Mme Beck pourrait peut-être intervenir aussi sur la question des coûts.

Lgén Jamie Speiser-Blanchet: Dans le cadre de la transition entre le F-18 et le F-35, nous exploiterons en fait une flotte mixte pendant un certain temps, c'est-à-dire pendant que nous nous efforcerons de réduire le nombre de F-18 pour augmenter le nombre de F-35.

Ce sera une entreprise très complexe et méthodique, compte tenu des pénuries que nous avons mentionnées. Nous suivrons la situation de très près afin de fournir à notre personnel la formation et les renseignements dont il aura besoin pour être en mesure de maintenir nos engagements opérationnels tout au long de la transition, ce qui implique également une discussion très importante avec le NORAD, le Commandement de la défense aérospatiale de l'Amérique du Nord, car c'est notre partenaire principal en matière de défense continentale. Nous sommes plus qu'interopérables avec les États-Unis pour le Norad afin de protéger le continent, et c'est une chose que nous souhaitons maintenir tout au long de cette transition.

En ce qui concerne la flotte mixte, nous estimons que des occasions très positives se présenteront à l'avenir, lorsque nous dépasserons la cinquième génération pour atteindre la sixième génération d'avions, qui est en cours d'élaboration. Les alliés et des partenaires ont lancé les premières étapes de la mise au point de ces appareils. Nous tentons d'en apprendre davantage à ce sujet avec l'aide de nos partenaires de recherche et développement.

Ned Kuruc: Je vous remercie beaucoup.

Je présume que ce que je voulais dire, c'est que je souhaiterais que nous honorions le contrat concernant les F-35. Je ne voudrais pas que nous fassions marche arrière et que nous achetions des avions de chasse de quatrième génération.

Il est très intéressant que vous mentionniez la conception d'avions de chasse de sixième génération. C'est passionnant.

J'aimerais toutefois que nous respections ce contrat, compte tenu de la situation géopolitique actuelle et de l'évolution de la situation mondiale. A-t-on évoqué la possibilité de faire marche arrière et d'acquérir des avions de chasse de quatrième génération?

Stefanie Beck: Nous avons pour directive de poursuivre le contrat, le protocole d'entente et les arrangements prévus jusqu'à nouvel ordre. Nous déployons donc tous les efforts en ce sens et nous nous assurons d'avoir l'infrastructure, les pilotes et la formation nécessaires en place avant l'arrivée des avions F-35.

Ned Kuruc: C'est très bien. Je vous remercie.

Le président: Je vous remercie.

Votre temps est écoulé, monsieur Kuruc. Vous l'avez même un peu dépassé.

La parole est maintenant à M. Housefather. Il a cinq minutes.

Anthony Housefather (Mont-Royal, Lib.): Je vous remercie beaucoup.

Madame Folkes, j'ai entendu les questions de M. Kuruc. Lorsque nous avons lancé l'appel d'offres ou les multiples processus d'appel d'offres pour le contrat qui a finalement été attribué pour les F-35, personne ne parlait d'avions de chasse de quatrième génération, n'est-ce pas? Même dans ce contexte, nous envisagions d'acquérir des avions de chasse de cinquième génération, qu'il s'agisse de Saab ou de F-35, n'est-ce pas?

Paula Folkes: Le Canada a mis en place un processus concurrentiel ouvert et transparent qui comprenait des exigences impératives de haut niveau. Nous étions ouverts à tout avion de chasse allié en production et capable de répondre à ces exigences. Nous avons donc établi une liste de fournisseurs qualifiés sur laquelle se trouvaient à la fois des avions de chasse de quatrième et de cinquième génération. Notre objectif, dans le cadre de ce processus, était de nous assurer que tous les soumissionnaires qualifiés

puissent trouver une voie concurrentielle et soient en mesure de mettre en valeur leurs points forts.

À cette fin, Services publics et Approvisionnement Canada a supervisé l'évaluation des soumissions. Dans le cadre de notre rôle d'autorité contractante responsable de préserver l'intégrité du processus d'approvisionnement, nous faisons appel aux services d'un surveillant de l'équité. Nous avons donc embauché une tierce partie indépendante pour examiner notre approche en matière d'approvisionnement et tous les documents pertinents. Nous avons également eu recours à la méthode de l'équipe rouge en réunissant des experts des trois ministères principaux en vue d'évaluer et de remettre en question de manière neutre et objective la rigueur du processus d'évaluation. Le processus d'évaluation a bien entendu porté sur les coûts, les capacités et les avantages économiques. Au cours de ce processus, le F-35 a été le soumissionnaire privilégié dans le cadre de toutes ces demandes d'évaluation.

Je vous remercie.

● (1635)

Anthony Housefather: Permettez-moi de poser une autre question.

Madame Hogan, lorsque vous avez examiné les coûts et les dépassements des coûts pour les F-35, avez-vous également examiné le cas de la Finlande, par exemple, qui a conclu un contrat pour des F-35 en 2021? Je pense que ce pays était le partenaire le plus récent et qu'il les a achetés juste avant nous en 2023. Avez-vous vérifié si ce pays avait également fait face à des problèmes de dépassement des coûts initialement prévus? Je pense que le coût était de 9,4 millions de dollars pour ce pays.

Karen Hogan: Il est très difficile d'établir une telle comparaison.

En sortant du bureau du Programme de l'avion de combat interarmées, tout le monde paie le même prix pour cet appareil. Les différences sont liées aux mises à niveau des infrastructures, à la formation, etc. Je ne peux que présumer que tous les pays paient un prix similaire, mais il est très difficile pour nous d'avoir accès à ces renseignements et nous n'avons donc pas établi de comparaison entre les pays.

Anthony Housefather: Nous n'avons pas établi de comparaison avec d'autres pays pour vérifier si ces pays avaient fait face aux mêmes problèmes de dépassement des coûts après deux ans.

Karen Hogan: Nous n'avons pas examiné cette question. Je peux toutefois vous dire que lorsque le ministère de la Défense nationale a préparé son estimation, il s'est fondé sur des renseignements datant de deux ans, même s'il existait des renseignements plus récents. Je ne sais donc pas ce qu'ont fait d'autres pays, mais le Canada aurait pu utiliser le prix le plus récent de l'avion.

Anthony Housefather: Je vous remercie.

Lieutenant-général, je vous félicite de votre nomination. J'aimerais poser quelques questions aux représentants du ministère de la Défense nationale.

Tout d'abord, en ce qui concerne les pilotes, vous avez mentionné, bien entendu, qu'un défi important consiste à s'assurer que nous avons des pilotes, en plus des techniciens et des autres personnes nécessaires au fonctionnement... Vous avez mentionné que vous aviez convaincu des militaires à la retraite de réintégrer les forces armées. S'agit-il d'une solution temporaire, car ils finiront par atteindre l'âge obligatoire de la retraite, ou s'agit-il d'une solution plus permanente, car ils ont pris leur retraite à un si jeune âge qu'ils pourraient encore exercer leur métier de pilote pendant une douzaine d'années?

Lgén Jamie Speiser-Blanchet: Tous ceux et celles qui ont moins de 55 ans, soit l'âge auquel il faut se retirer, sont les bienvenus dans la Force aérienne. Il est possible de prolonger sa carrière jusqu'à 60 ans. Nous cherchons toujours à recruter du personnel. Beaucoup de nos membres sont plus jeunes que cela, mais dans la mesure où les gens remplissent tous les critères pour voler, ils peuvent le faire jusqu'à ces âges limites.

Nous nous employons à augmenter nos effectifs et les diplômés de nos programmes de formation. Nous sommes d'ailleurs en train de moderniser toutes nos flottes de formation. Nous remplaçons nos cinq flottes, dont quatre nous sont fournies par nos partenaires européens. Un grand nombre d'aéronefs sont produits au Canada. Comme vous le voyez, nous travaillons sur divers plans pour augmenter le nombre de pilotes dans la Force aérienne, y compris les pilotes d'avions de chasse.

Anthony Housefather: Il me reste du temps, monsieur le président?

Le président: Oui, il vous reste une bonne minute.

Anthony Housefather: J'aimerais rebondir sur la dernière question de M. Kuruc au sujet des défis que cela représente d'avoir plusieurs types d'avions de chasse dans la flotte. On va passer des Hornets aux F-35, puis peut-être aux chasseurs de sixième génération. Les aviateurs doivent se qualifier pour piloter un nouvel avion de chasse, n'est-ce pas? Et les équipes d'entretien auront à se familiariser avec différents aéronefs, ce qui peut poser des difficultés. Je ne crois pas que ces difficultés soient insurmontables, mais ce ne sera pas facile d'incorporer plusieurs types de chasseurs en même temps. Supposons que nous recevions 16 F-35 et que nous faisons affaire avec un autre fournisseur pour les autres, cela pourrait occasionner nombre de problèmes et faire augmenter les coûts, non?

Lgén Jamie Speiser-Blanchet: Vous avez raison, monsieur Housefather. Les installations, la formation et les opérations de soutien seraient différentes pour chacun des chasseurs.

Le président: Merci.

Merci beaucoup, monsieur Housefather.

Nous allons enchaîner avec une troisième série de questions. Cinq députés auront l'occasion d'intervenir, mais ne disposeront pas tous du même nombre de minutes.

Monsieur Stevenson, vous avez la parole en premier.

William Stevenson (Yellowhead, PCC): Je remercie les témoins pour leur éclairage. Je vais tenter de ne pas répéter ce qui a déjà été dit. J'aurais une question pour Mme Beck et la lieutenant-générale, à qui je demanderais de répondre par oui ou non. Si j'ai bien compris, vous ne remettez pas en question le choix des F-35. Seule une décision politique pourrait nous faire passer à un autre chasseur. Vous avez décidé, de votre côté, que vous iriez de l'avant avec les F-35. Seul le premier ministre ou nos dirigeants politiques pourraient décider que l'on change de cap. C'est bien ça?

• (1640)

Stefanie Beck: En effet, monsieur Stevenson. Nous sommes des fonctionnaires. Nous présentons les faits, puis des décisions sont prises, et nous mettons en œuvre les orientations du gouvernement.

William Stevenson: Peut-être que Mme Hogan est la mieux placée pour répondre à ma prochaine question. Sauriez-vous combien coûteraient d'autres annulations, le cas échéant? Je pense que vous l'avez mentionné, mais quelles seraient les conséquences d'un changement éventuel?

Karen Hogan: Il y a des coûts de structure qui ont déjà été engagés. Le gouvernement s'est engagé à faire l'acquisition de quatre aéronefs et des pièces à long délai de livraison pour huit autres de ces engins. C'était en tout cas l'engagement pris par le gouvernement quand nous avons effectué notre vérification. Je ne sais pas si les choses ont évolué depuis ce temps-là. S'il devait y avoir des changements, il faudrait que l'accord entre les deux pays soit modifié, ou alors le Canada pourrait faire le choix de ne pas prendre possession des avions restants. Le ministère de la Défense nationale pourrait toutefois mieux vous éclairer là-dessus.

William Stevenson: J'en déduis qu'il vaut mieux aller de l'avant avec les F-35. Il sera important de bien en gérer les coûts. Peut-être que Mme Folkes peut répondre à ma question. Pourriez-vous nous expliquer les responsabilités de SPAC et de Construction de Défense Canada? Qui est responsable des coûts et d'éventuels dépassements de coûts?

Paula Folkes: Construction de Défense Canada fait partie du ministère des Services publics et de l'Approvisionnement. C'est l'organisation qui effectue les travaux de construction pour le compte de la Défense nationale. Elle jouit de certains pouvoirs en vertu de la Loi sur la production de défense et relève du ministre des Services publics et de l'Approvisionnement.

Au sujet des coûts de l'infrastructure, nous avions en 2019 un taux de fidélité de 50 %. Tous les membres du Programme de l'avion de combat interarmées doivent remplir de nombreuses exigences en matière de sécurité. Ces exigences ne sont toutefois communiquées aux membres qu'après avoir décidé de faire l'acquisition des F-35 et en avoir informé le bureau responsable du programme. C'est en partie pour cette raison que nous n'avions pas toutes les informations en 2021 et vers la fin de 2022.

Une fois qu'un pays décide de faire l'acquisition des chasseurs, le bureau lui envoie beaucoup plus d'information sur l'infrastructure et les exigences complexes auxquelles il faut se conformer. À partir de là, on peut mieux en estimer les coûts.

Merci.

William Stevenson: Je voulais surtout savoir laquelle de ces deux organisations devait prendre la décision d'acquérir les F-35 et laquelle était responsable des coûts du projet.

J'aurais une autre question, seulement je ne sais pas si je devrais m'adresser à Mme Beck ou à Mme Speiser-Blanchet. Il y a quelques années, le gouvernement libéral a adopté une stratégie pour réduire l'empreinte écologique de l'État. Il a dit que les F-35 feraient partie de cette stratégie. Les F-35 font-ils toujours partie de la stratégie de carboneutralité mise en place par le gouvernement?

En fonction de votre réponse, j'aurai éventuellement une autre question à vous poser.

Stefanie Beck: Nous sommes fiers des efforts que nous faisons en la matière. Ces efforts dépassent le programme des F-35. Je vais permettre à M. Hammerschmidt de développer, mais, à titre d'exemple, nous avons récemment entrepris la construction du premier immeuble carboneutre du gouvernement canadien. Cela s'est fait par l'intermédiaire de Construction de Défense Canada.

William Stevenson: Y a-t-il d'autres pays de l'OTAN qui exigent de leurs forces armées qu'elles réduisent leur empreinte écologique?

Peter Hammerschmidt: J'aurais peut-être des éléments d'informations à ce sujet.

Nombre de pays de l'OTAN cherchent à réduire l'empreinte écologique de leurs fonctions publiques respectives, y compris leurs ministères de la Défense. Je ne pourrais vous donner des chiffres précis, mais plusieurs pays ont déjà fixé des objectifs en ce sens.

• (1645)

Le président: Merci.

Allez-y, s'il vous plaît, lieutenant-générale Speiser-Blanchet.

Lgén Jamie Speiser-Blanchet: Je peux y répondre brièvement.

L'Aviation royale canadienne fait partie d'un groupe de collaboration mondial sur les changements climatiques. Ce groupe fait connaître les bonnes pratiques à adopter, et ses membres cherchent à réduire l'empreinte écologique de leurs flottes respectives. Bien entendu, nous travaillons les uns avec les autres pour apporter une aide humanitaire, à la suite d'une catastrophe naturelle. Nous avons également de bonnes discussions sur les carburants synthétiques, et l'Aviation royale canadienne a enregistré des résultats positifs en la matière.

Dans divers secteurs de notre organisation, nous avons pour politique de réduire notre empreinte écologique.

Le président: Merci.

Peter Hammerschmidt: Les nouveaux immeubles sont construits selon des normes plus élevées que par le passé, y compris des bâtiments carboneutres ou prêts à la carboneutralité. Ce sera le cas pour l'infrastructure des chasseurs.

Le président: Merci. Tant qu'il ne s'agit pas de chars... Je représente la BFC Gagetown, et ces chars fonctionnent au diesel.

Madame Yip, vous avez la parole pour cinq minutes.

Jean Yip (Scarborough—Agincourt, Lib.): Merci, monsieur le président.

Je vous remercie de nous renseigner sur les efforts et initiatives de la Défense nationale en matière d'écologisation. C'est vraiment bon à entendre, surtout dans le contexte des problèmes liés aux changements climatiques.

Madame Beck, pourquoi a-t-on accusé plus de trois ans de retard par rapport au calendrier initial pour la construction des installations dédiées aux escadrons de chasse à Cold Lake et à Bagotville?

Stefanie Beck: Je pense que nous avons brièvement abordé le sujet, mais je suis ravie de vous en dire plus à ce sujet. M. Hammerschmidt voudra peut-être intervenir également.

Cela découle d'une modification des spécifications. Au cours des premières années du projet, le Bureau de programme interarmées exigeait un type de hangar précis, qui est bien plus qu'un simple hangar où stationner l'aéronef la nuit. Ce changement, qui visait à

renforcer considérablement la sécurité, comprend les plaques d'acier dont M. Hammerschmidt a parlé plus tôt.

Cela a eu pour effet d'allonger considérablement la chaîne d'approvisionnement et d'augmenter les coûts. Le but était de garantir que l'acier utilisé pour le hangar soit protégé tout au long de la chaîne d'approvisionnement. À strictement parler, la nécessité d'assurer la sécurité de l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement — pour éviter que l'acier utilisé dans le bâtiment ne contienne d'autres éléments, par exemple — a poussé les coûts liés à la sécurité à la hausse.

Jean Yip: Dans le rapport de la vérificatrice générale, on fait état d'un « manque de personnel d'ingénierie au Ministère pour assurer l'entretien du matériel de soutien des CF-18 Hornet et des CF-35A pendant la transition. » Que fait le ministère de la Défense pour composer avec cette pénurie de personnel d'ingénierie?

Lgén Jamie Speiser-Blanchet: Je peux répondre à cette question.

Concernant le personnel de soutien à la maintenance, nous poursuivons nos efforts. Comme je l'ai mentionné, nous n'avons pas beaucoup d'effectifs, mais nous continuons de travailler sur ce dossier.

Il faut savoir que le soutien d'ingénierie comprend le soutien à la maintenance, mais aussi les techniciens de véhicules, entre autres, qui fournissent du soutien à divers secteurs de l'escadron et des installations de l'escadron. Une partie de l'effectif vient de l'Armée canadienne. Nous cherchons donc des façons de travailler avec eux pour pouvoir atténuer la pénurie. En outre, nous pensons à la possibilité de faire appel au secteur industriel canadien pour atténuer cette pénurie. Nous examinons des possibilités de passation de marchés à cette fin.

Nous avons encore quelques années devant nous. Cela fait partie des éléments à examiner, à régler et à surveiller qui figurent dans notre plan d'action. Nous avons des options que nous examinerons à mesure que nous progresserons.

Jean Yip: Il y a tant d'éléments mobiles.

Lgén Jamie Speiser-Blanchet: En effet.

Jean Yip: J'ai une autre question.

Y a-t-il des pratiques exemplaires, notamment dans le cadre de grands projets d'approvisionnement antérieurs, dont le Canada peut s'inspirer pour l'acquisition de la future capacité d'avions de chasse?

Stefanie Beck: Il y a probablement beaucoup de gens qui voudraient faire des commentaires à ce sujet.

Je pense que la création du Bureau de programme interarmées est inhabituelle, mais utile à bien des égards. L'intention est de partager le risque et le fardeau. Dans le discours d'aujourd'hui, on parle d'externalisation ouverte du développement, de la recherche et de l'innovation. Cela vise à tirer parti du meilleur de chaque pays pour créer ce nouvel aéronef, non seulement pour l'exploitation, mais aussi pour l'entretien. On tire ainsi parti du meilleur de chacune des meilleures forces aériennes parmi l'ensemble des partenaires membres de l'organisation. Cela signifie que l'on répartit le fardeau des coûts de la recherche et du développement.

En fait, le gouvernement américain a assumé, de loin, la plus grande partie des coûts. Du point de vue de la R-D, nous obtenons un bon rendement du capital investi. Ce n'est pas possible sur tous les plans, mais cela fait partie des bons résultats découlant de cette structure particulière.

Mme Sheehy, qui vient d'arriver du Secrétariat du Conseil du Trésor, ou Mme Folkes voudront peut-être ajouter quelque chose.

• (1650)

Heather Sheehy: Madame la sous-ministre, je pense que vous avez soulevé l'un des points les plus importants au sujet de ce projet d'approvisionnement particulier. Cela nous permet de travailler avec nos partenaires, soit, dans ce cas, huit pays partenaires: États-Unis, Canada, Australie, Danemark, Italie, Pays-Bas, Royaume-Uni et Norvège.

En outre, 12 autres pays participent et ont annoncé leur intention d'acheter cet équipement dans le cadre du programme de vente de matériel militaire à l'étranger.

Je dois dire que cela nous permet de faire partie d'une équipe internationale. Cela nous permet d'avoir une interopérabilité, et cela nous permet également de réaliser les économies d'échelle dont la sous-ministre a parlé.

Paula Folkes: Je vais faire écho aux propos de mes collègues.

Je pense que l'autre élément qui est une pratique exemplaire, dans le cas présent, c'est que nous faisons partie d'un groupe d'utilisateurs qui comprend tous nos alliés de l'OTAN du Groupe des cinq, et nous avons la capacité d'échanger ces renseignements. À cela s'ajoute le laboratoire de reprogrammation de l'Australie, du Canada et du Royaume-Uni, qui est extraordinaire. Il s'agit d'un effort tripartite visant l'élaboration des ensembles de données de mission que nous utiliserons pour le CF-35A.

Comme Mme Sheehy l'a souligné, les économies d'échelle sont très importantes. Cela nous permet d'obtenir le prix du client privilégié et de faire des achats en grandes quantités, ce qui réduit nos coûts. Étant donné le nombre prévu de ces aéronefs dans le monde — plus de 3 000, dont environ 2 000 sur notre continent —, on constate que cela représente des débouchés accrus pour notre industrie, qui fournit déjà plus de 3 millions de dollars de pièces pour les aéronefs existants. Nous n'avons même pas encore reçu cet appareil au Canada. Nous prévoyons que ce chiffre pourrait augmenter, ce qui serait bon pour notre économie.

Il y a une chose que je trouve difficile. Je pense que personne ici ne s'était imaginé qu'autant de guerres régionales ainsi qu'une guerre en Europe feraient rage en 2025. Ce contexte géopolitique était difficile à prévoir. Je pense que nous devons nous améliorer sur ce plan et faire des prévisions budgétaires en fonction des pires scénarios plutôt que de scénarios raisonnables, car le monde change. En fait, une bonne partie de l'augmentation des coûts et des changements découle de la prolifération et de l'évolution rapides de la menace. Nous devons atteindre l'objectif de surpassement afin de pouvoir ramener nos militaires au pays, comme la lieutenant-générale Speiser-Blanchet, et continuer d'entreprendre les missions que nous confie le gouvernement canadien.

Merci.

Le président: Merci beaucoup.

[Français]

Monsieur Lemire, vous avez la parole pour deux minutes et demie.

Sébastien Lemire: Merci, monsieur le président.

L'ancien commandant de l'Aviation royale canadienne, M. Yvan Blondin, a mentionné que le Canada gagnerait à exploiter une force aérienne mixte misant sur d'autres types d'avions que les F-35. Il y a eu le remplacement des CP-140 Aurora par la Défense nationale, qui a finalement donné le contrat à Boeing, sans appel d'offres et au détriment de Bombardier.

J'ai appris aussi récemment que Saab, le constructeur du Gripen, s'était engagé à construire ses avions de chasse au Québec. Cela aurait permis la création de 6 000 emplois, dont la moitié au Québec. Il aurait aussi créé le Centre Gripen, à Montréal, et il y aurait eu un transfert de propriété intellectuelle. Le développement d'un avion de chasse canadien par le truchement du centre de recherche Gripen aurait probablement été une grande fierté. Cela aurait permis de développer une génération d'avions adaptés à notre réalité.

On réfléchit aux possibilités concernant une sixième génération. On aurait pu être au cœur du développement de la recherche. Pourquoi n'a-t-on pas donné suite à ce projet? On parle d'interopérabilité, on parle d'être avec des alliés, et la Suède est un membre de l'OTAN. Pourquoi n'a-t-on pas donné suite à cela?

Stefanie Beck: On a parlé tantôt de la sixième génération. Plusieurs compagnies et plusieurs pays sont en train de voir ce que ça pourrait donner. Nous savons qu'il y en a trois qui le font actuellement, et cela comprend non seulement des pays européens, mais aussi le Japon, par exemple. Nous sommes en train de nous demander comment procéder, parce qu'il y a plusieurs options. Nous pouvons faire ce que nous avons fait pendant la pandémie, c'est-à-dire mettre nos œufs dans plusieurs paniers, par exemple pour les vaccins. Vaudrait-il la peine de faire la même chose pour la sixième génération? Devrions-nous évaluer qui nous offre les meilleures options?

Une chose est certaine: il faut adhérer aux différents programmes plus tôt que tard. Comme la vérificatrice générale l'a dit, dès qu'on adhère à un programme, on connaît beaucoup plus de détails sur les coûts et sur les possibilités pour les entreprises canadiennes. Le fait d'être là dès le début change tout.

• (1655)

Sébastien Lemire: Pourquoi le fait qu'une entreprise veuille investir autant, notamment dans l'économie québécoise, n'a-t-il pas pesé dans la balance?

[Traduction]

Stefanie Beck: Mme Folkes pourrait peut-être ajouter quelque chose, mais les avantages économiques sont toujours pris en compte lors de l'évaluation des diverses soumissions, ce qui aurait été fait à l'époque.

J'ignore quelle était la proposition de Saab à l'époque, mais cela aurait fait partie de l'évaluation.

[Français]

Paula Folkes: On a récemment annoncé que L3Harris, à Mirabel, est un partenaire stratégique du Canada pour la maintenance de nos avions de chasse, les F-35. Essentiellement, notre but est d'établir un dépôt régional. Plus de 2 000 avions de chasse pourraient être réparés au Québec, à Mirabel. Il s'agit d'une occasion incroyablement.

Je comprends qu'il est peut-être attrayant de penser à une construction de 88 avions de chasse, mais, essentiellement, 75 % du coût du cycle de vie est dans la maintenance des avions de chasse. La construction et le capital, c'est une chose, mais il y a d'autres occasions pour le Canada, comme la maintenance et, peut-être, un dépôt pour la réparation des moteurs.

Le président: Merci beaucoup.

[Traduction]

Nous passons maintenant à M. Kuruc, pour cinq minutes.

Ned Kuruc: Merci beaucoup.

La vérificatrice générale a constaté d'importants dépassements de coûts pour des aspects qui relevaient du MDN. De quoi s'agissait-il?

Karen Hogan: Voulez-vous que je commence?

Ned Kuruc: Bien sûr.

Karen Hogan: Je pourrais essayer, et je pense que les gens du MDN pourraient parler du reste.

Pour nous, un des premiers constats était que l'estimation initiale était fondée sur des renseignements désuets. Comme je l'ai mentionné, il existait pour les aéronefs eux-mêmes des estimations de coûts plus à jour qui auraient pu être utilisées et qui provenaient du Bureau du programme d'avions d'attaque interarmées. Ils auraient pu commencer par cela.

Selon nous, il manquait des éléments pour l'établissement intégral des coûts du projet. Comme je l'ai mentionné plus tôt, le MDN gère ses projets un peu différemment. À mon avis, certains besoins liés à la mise à niveau du réseau électrique et des infrastructures qui ont été intégrés à un autre projet auraient dû être pris en compte dans celui-ci.

Ensuite, il y a eu des retards. Chaque fois que l'on retarde quelque chose, les coûts risquent d'augmenter. Dans ce cas-ci, les infrastructures temporaires nécessaires pour l'entretien et la formation entraînaient des coûts qui n'étaient pas prévus au départ.

Ned Kuruc: Merci. C'est suffisant.

Madame Beck, quel genre de dépassements de coûts... On a mentionné les installations temporaires. Nous avons des installations temporaires parce que... Le rapport indique que nous accusons un retard de trois ans pour deux installations importantes. Quel coût cela représente-t-il pour les contribuables?

Stefanie Beck: Ces montants seraient inclus dans le calcul des coûts de 27,7 milliards de dollars. Je sais que l'on emploie le terme « temporaire », mais il faut davantage considérer cela comme « transitoire », car il ne s'agit pas d'infrastructures ou d'équipements dont on se départira à la fin. Au contraire, cela peut servir à d'autres fins. Donc, ce n'est pas de l'argent gaspillé.

• (1700)

Ned Kuruc: Je vous remercie de cette précision.

Êtes-vous d'accord pour dire qu'afin d'atténuer certains coûts liés au taux de change, dont nous avons parlé... Mes collègues d'en face ont cherché à comprendre d'où viennent ces coûts, et ils se trouvent ainsi, en quelque sorte, à détourner l'attention de ce que je qualifierais de mauvaise gestion. Simplement construire les choses à temps pourrait-il faire économiser beaucoup d'argent aux contribuables?

Stefanie Beck: M. Hammerschmidt voudra peut-être ajouter quelque chose, mais nous avons fait nos propres vérifications internes, et les coûts liés à l'inflation pour l'équipement de défense sont encore plus élevés que l'inflation régulière. Le coût des infrastructures, en particulier dans le Nord, est encore plus élevé que dans le sud du pays et, bien entendu, une bonne partie de nos infrastructures sont construites dans le Nord.

Chaque mois et chaque année de retard fait grimper les coûts. Il y a parfois un avantage à construire plus tard, comme une meilleure technologie — la version six au lieu de la version quatre —, mais il est difficile d'évaluer si les coûts auraient été identiques pour des mises à niveau.

Ned Kuruc: Je vous remercie de cette réponse.

J'aimerais aussi savoir, pour revenir à la technologie de cinquième génération, quels autres pays construisent des aéronefs de cinquième génération. Les États-Unis et...

Stefanie Beck: La Chine et la Russie. Nous n'achetons pas ces aéronefs.

Ned Kuruc: Je vous remercie de cette précision.

Je suppose que la seule option qui s'offre à nous, et vous l'avez toutes deux recommandé, c'est le F-35. Je vous remercie. Pouvez-vous, avec la lieutenant-générale, qui est la spécialiste, parler de la technologie de sixième génération? Arrivera-t-elle dans un avenir rapproché?

Stefanie Beck: Je pense que la lieutenant-générale est mieux placée pour parler des aspects spécialisés, mais comme je le disais, la recherche-développement est en cours dans de nombreux pays. Au plus tôt, ce serait au milieu des années 2030. Ce qui est plus probable, c'est un prototype vers le milieu des années 2030, puis cela continuerait d'évoluer. Encore une fois, arriver au début permet de participer à la conception.

Cela dit, la lieutenant-générale en sait plus sur ce qui distingue les cinquième et sixième générations.

Ned Kuruc: Ce serait formidable si vous pouviez nous en dire davantage à ce sujet.

Lgén Jamie Speiser-Blanchet: Comme la sous-ministre l'a mentionné, nous en sommes actuellement à l'étape de la recherche-développement. En fait, selon l'évolution des prototypes, on parle de la fin des années 2030 et des années 2040.

D'ici là, toutefois, nous portons une attention particulière aux plateformes de combat autonomes, notamment. Il s'agit de différents drones qui peuvent accompagner les avions de chasse. Je pense qu'il y aura des possibilités de ce côté, et nous travaillons certainement en plus étroite collaboration avec l'industrie canadienne, tout en menant des discussions avec des alliés et partenaires qui font également de la recherche. Les possibilités de collaboration future sont nombreuses. Je pense que ce sont des domaines qui nous seront avantageux alors que nous examinons nos besoins à l'avenir, car comme on l'a mentionné, si nous commençons maintenant, ces investissements contribueront à créer les technologies, entre autres, qui nous offriront l'avantage opérationnel recherché à l'avenir.

Ned Kuruc: Pouvons-nous réellement effectuer un virage maintenant, ou est-ce actuellement incertain? Nous pourrions créer la tempête parfaite, en ce sens que nous pourrions encore une fois tirer de la patte si nous n'agissons pas pour faire ce à quoi Mme Beck a fait allusion plus tôt, je crois, en disant que tous les partis sont parvenus à une décision, ce que nous avons tous fait, et que nous accusons du retard. Si nous n'agissons pas maintenant pour régler le dossier des F-35, nous pourrions avoir encore plus de retard lorsqu'il sera temps de les mettre à niveau, ce qui pourrait coûter encore bien plus cher aux contribuables.

Le président: Monsieur Kuruc, je veux vous arrêter là, car votre temps est écoulé, mais je vais attendre pour obtenir une réponse.

Ned Kuruc: Je ne sais pas si j'ai posé une question.

Stefanie Beck: Nous nous employons à livrer ce qui est prévu. Des engagements ont été pris et nous devons continuer à les respecter, mais comme la lieutenant-générale l'a dit, nous avons toujours un regard vers l'avenir.

Permettez-moi de souligner un point au sujet de la technologie des drones: le rythme auquel cette technologie évolue durant la guerre en Ukraine est sans précédent. C'est stupéfiant. On voit apparaître une nouvelle version des drones ou de l'équipement de brouillage électronique à quelques semaines d'intervalle. C'est tout simplement extraordinaire. Nous devons donc rester à la fine pointe dans ce domaine aussi.

Le président: Merci.

Le Comité reconnaît que vous êtes tous des spécialistes, ici...

• (1705)

Stefanie Beck: Certaines personnes sont plus spécialistes que d'autres.

Le président: La lieutenant-générale est dans une situation unique, étant donné qu'elle risque littéralement de se faire tirer dessus. Donc, je vous remercie de votre service.

Nous revenons à Mme Tesser Derksen, s'il vous plaît, pour cinq minutes.

Kristina Tesser Derksen: Merci.

J'aimerais revenir sur une question de Mme Yip au sujet de l'installation. C'est une question un peu plus pointue.

Je sais que l'on a mentionné à maintes reprises que certaines choses n'avaient pas nécessairement été prévues pour les exigences de conception. Pardonnez-moi la franchise de la question: quelque chose nous a-t-il échappé?

Selon moi, lorsqu'on achète un aéronef très coûteux, on a une assez bonne idée des exigences pour les installations où l'aéronef sera stationné, notamment pour la sécurité, la conception du bâtiment, etc. Je ne suis pas une experte, alors je m'en remets à vous pour nous éclairer davantage à ce sujet.

Peter Hammerschmidt: Nous avons lancé des contrats de conception-construction avec modifications pour les deux installations en 2020. Depuis, nous poursuivons le travail de conception des installations.

Avant que le gouvernement décide d'aller de l'avant avec le F-35, nous avons progressé d'environ 80 % dans la conception des installations, de sorte que nous avions déjà une assez bonne idée de ce à quoi elles devaient ressembler. Nous anticipions certains changements après la décision quant à l'avion sélectionné. Pour être franc,

nous ne nous attendions pas à ce que ces changements soient d'une telle envergure ni à ce que certaines des exigences soient aussi pointues. C'est ce qui nous a obligés à modifier la conception comme je l'indiquais précédemment.

Nous avions cependant une très bonne idée de ce à quoi devrait ressembler une installation pour un escadron d'avions de combat.

Kristina Tesser Derksen: D'accord.

Je suppose qu'à un moment donné, nous devrons recommencer ce processus pour acheter d'autres d'aéronefs.

J'espère que nous serons tous à la retraite d'ici là, mais pourriez-vous nous dire, avec le recul, s'il y a quelque chose que vous feriez différemment la prochaine fois, sachant que vous pourriez avoir à composer avec des critères de conception imprévus?

Peter Hammerschmidt: Certainement. C'est la première fois que le Canada conçoit une infrastructure pour une capacité de cinquième génération. C'est très complexe pour certaines des raisons que nous avons déjà mentionnées. Nous avons d'ailleurs appris énormément dans le cadre de ce processus de conception. Nous travaillons en étroite collaboration avec EllisDon, l'entrepreneur. Les travaux de conception menés avant que la décision soit rendue nous ont permis de tirer de nombreux enseignements que nous avons mis à contribution pour nous adapter aux nouvelles exigences de conception une fois la sélection effectuée.

D'une certaine façon, nous demeurons constamment en mode apprentissage. Il ne fait aucun doute que nous allons mettre à profit les leçons tirées de cet exercice lorsque viendra le temps de procéder à d'autres acquisitions.

Kristina Tesser Derksen: Excellent.

Pensez-vous qu'il serait possible de compiler ces connaissances de manière structurée? Je sais que c'est une expérience à laquelle vous pourriez éventuellement vous référer, mais serait-il envisageable pour vous d'en faire des pratiques exemplaires qui seraient documentées dans un manuel ou quelque chose du genre?

Peter Hammerschmidt: Je ne sais pas si l'on peut parler d'un manuel en bonne et due forme, mais mon équipe documente systématiquement les enseignements tirés de notre travail, de telle sorte que nous puissions les appliquer à la prochaine occasion.

Les projets d'infrastructure accusent souvent une ou deux étapes de retard, du simple fait que nos efforts de construction doivent suivre les exigences de l'équipement qui est acheté. Nous cherchons donc toujours des moyens de rester au fait des acquisitions d'équipement à venir pour nous assurer que l'infrastructure nécessaire pourra être prête assez rapidement. C'est exactement le genre de leçons que nous tirons et que nous documentons afin de pouvoir les intégrer à nos travaux à venir.

Kristina Tesser Derksen: C'est bon à entendre.

Je vais poser une question très générale concernant les méthodologies et la recherche.

Il s'agit évidemment d'un examen très complet d'un processus majeur d'approvisionnement en matière de défense. Nous avons parlé de l'équipement, de l'entreposage et de la formation.

Ma question s'adresse à la procureure générale...

Je viens de faire de vous une avocate. Félicitations.

Ma question s'adresse donc à la vérificatrice générale.

Quelles méthodologies de recherche ont été utilisées pour produire ce rapport?

Karen Hogan: Je suis persuadée que bon nombre des avocats qui travaillent pour moi seraient heureux que je sois des leurs, mais ce n'est malheureusement pas le cas.

Il y a une différence avec les recherches que nous faisons à des fins de comparaison lorsque nous effectuons nos audits. Il va de soi que nous faisons alors appel à des spécialistes des données qui nous aident lorsque nous procédons à l'échantillonnage et à la stratification des populations. Dans ce cas-ci, nous étions plutôt en quête d'une expertise technique.

Je ne veux pas mettre M. Swales sur la sellette, mais voilà maintenant des décennies qu'il effectue des audits sur la Défense nationale, ce qui fait qu'il connaît très bien cette organisation.

Habituellement, nous essayons, dans la mesure du possible, d'établir des comparaisons avec des pays étrangers. C'est bien sûr un peu plus difficile de le faire dans le domaine militaire. Nous prêtons certainement attention à ce que fait le Government Accountability Office. Le bureau américain de la responsabilité gouvernementale s'est beaucoup intéressé aux avions de chasse et notamment à l'augmentation des coûts, d'une manière générale, pour les F-35.

C'est une question très vaste. Cela dépend du sujet. Si c'était dans le domaine de la santé, je pourrais vous dire que nous aurions recours à des experts si nous n'en avions pas à notre disposition. Nous pouvons aller chercher l'expertise que nous ne croyons pas posséder à l'interne, puis nous nous en remettons aux experts dont nous vérifions le travail, car, comme ils le savent eux-mêmes très bien, ce n'est pas quelque chose qu'ils font au quotidien. Nous prenons donc un certain recul pour en dégager un point de vue indépendant et impartial.

• (1710)

Le président: Votre temps est écoulé, mais si vous avez une brève question complémentaire, vous pouvez la poser, madame Tesser Derksen.

Kristina Tesser Derksen: Dans ce cas particulier, avez-vous eu l'impression qu'il y avait des lacunes quant à l'information dont vous disposiez pour tirer des conclusions éclairées dans votre rapport, ou étiez-vous assez satisfaits des données auxquelles vous avez pu avoir accès?

Karen Hogan: Nous n'avons eu aucun problème d'accès à l'information. Nous avons la cote de sécurité nécessaire pour discuter de ces questions et examiner les renseignements qui nous intéressaient. Je ne dirais pas qu'il y a eu un problème dans ce dossier.

Le président: Merci beaucoup.

Nous allons avoir un dernier tour écourté, ce qui donnera à trois députés un temps de parole différent. Encore une fois, pour que le gouvernement ait le mot de la fin, je vais interrompre l'ordre des interventions. Je vais d'abord donner la parole à M. Deltell puis à M. Lemire, avant de laisser à M. Osborne le soin de conclure.

[Français]

Monsieur Deltell, vous avez la parole pour cinq minutes.

Gérard Deltell: Merci beaucoup, monsieur le président.

Madame Beck, j'aimerais poursuivre la discussion qui avait cours avec M. Kuruc il y a quelques instants. Vous disiez que, dans les

malheurs de la guerre, les avancées technologiques sont rapides. L'histoire nous l'a appris. Nous sommes loin de l'époque où vivait Billy Bishop. Il faut se souvenir que, au début de la Deuxième Guerre mondiale, on utilisait encore des biplans de combat, et que la guerre s'est terminée avec des Messerschmitt 262. Les choses ont rapidement évolué.

Sans entrer dans les détails et dévoiler des renseignements de sécurité nationale, pouvez-vous nous dire si les Forces armées canadiennes ou l'Aviation royale canadienne possèdent des drones? Quelle est la situation actuelle concernant les drones? Quels types de drones avez-vous?

Stefanie Beck: En fait, nous en avons pour la marine, l'armée de terre et l'aviation. Leur nature dépend des besoins à satisfaire et des résultats que nous cherchons à obtenir. Il se fait beaucoup de recherches sur ce qui existe d'autre.

Gérard Deltell: Où sont-ils fabriqués?

Stefanie Beck: Ils sont fabriqués un peu partout au Canada, notamment au Québec, en Ontario et en Alberta. Nous recevons tous les jours des messages de différentes entreprises canadiennes qui veulent nous offrir des produits qui peuvent nous aider, surtout des drones.

Gérard Deltell: Poursuivons la discussion et l'exploration de ce domaine.

Est-ce que ça fait partie des plans d'expansion des forces armées et de l'Aviation royale canadienne? Quelle part du budget va-t-on y consacrer? Devrions-nous investir plus d'argent dans ces aéronefs, si on peut les définir ainsi, plutôt que sur d'autres?

Stefanie Beck: Tout à fait. Des investissements seront annoncés non seulement pour l'Aviation royale canadienne, mais aussi pour d'autres divisions des forces. Ça dépend du besoin à satisfaire. Il y a des drones qui peuvent porter de lourdes cargaisons sur de longues distances tandis que d'autres servent à livrer des choses à proximité très rapidement.

[Traduction]

En fait, je peux aussi ajouter que nous tiendrons, plus tard ce mois-ci ou en novembre, un exercice où vous pourrez voir des drones dans le ciel d'Ottawa. Les gens seront prévenus et Transports Canada est bien sûr au courant. On mettra alors à l'essai plusieurs types de drones au centre-ville d'Ottawa, pour déterminer lesquels nous pourrions éventuellement acheter.

Au-delà de cela, nous faisons de la recherche et nous invitons d'autres pays à venir nous faire la démonstration des différents types de drones en leur possession. En outre, nous menons des recherches sur les drones sous-marins au port de Halifax.

[Français]

Gérard Deltell: Je n'ai pas besoin de vous dire que nous sommes très intéressés par la suite des choses, particulièrement parce que, selon nous, ça doit être fait ici, au Canada.

Stefanie Beck: Il y a beaucoup d'expertise.

Gérard Deltell: Nous avons une occasion en or de développer une expertise, et nous savons que nous avons une très bonne expertise dans ce domaine.

Avant de conclure, j'aimerais revenir sur un élément très important soulevé dans le rapport de Mme Hogan, soit la pénurie de pilotes qualifiés. Cela avait été constaté en 2018 et c'est encore vrai six ans plus tard.

Madame la lieutenant-générale, pensez-vous que nous sommes prêts sur le plan technique? Mme Hogan a mentionné que, lorsque les avions seront prêts, ce n'est pas encore tout à fait sûr qu'il y aura suffisamment de pilotes. Quelle est votre lecture de la situation?

● (1715)

Lgén Jamie Speiser-Blanchet: Je vous remercie de la question.

C'est une chose sur laquelle nous travaillons très délibérément. Nous apportons des changements à l'entraînement et nous prévoyons le remplacement de nos flottes d'entraînement pour pouvoir former plus de pilotes. Nous connaissons une croissance. En effet, depuis 2018, nous avons déjà constaté que plusieurs de nos initiatives ont permis d'augmenter le nombre de pilotes. On parle de recruter davantage de pilotes, mais aussi de mettre en route des initiatives pour conserver les gens d'expérience, ce qui est très important. Il s'agira de continuer à mettre en œuvre nos plans ainsi que de continuer à évaluer et à vérifier les conditions chaque année.

Lorsque nous allons mettre sur pied nos effectifs en lien avec les avions F-35, nous allons pouvoir juger jusqu'à quel point nous sommes opérationnels en nous basant sur le nombre de personnes que nous avons. Présentement, nous avons bon espoir de rebâtir nos effectifs. Jusqu'à quel point cela se fera-t-il? Il va falloir que je continue à travailler là-dessus. Nous collaborons aussi avec le personnel de la maintenance.

Nous avons aussi appris qu'il faudra élargir la capacité de soutien, donc les renseignements et la planification pour les missions, ainsi que les forces de sécurité, dont nous avons parlé. Il y a donc plusieurs domaines dans lesquels nous augmentons notre force, et l'annonce assez récente de l'investissement dans la défense et les Forces armées canadiennes nous permet de faire des plans pour grandir.

Le président: Merci beaucoup.

Monsieur Lemire, vous avez la parole pour deux minutes et demie.

Sébastien Lemire: Merci, monsieur le président.

Madame Beck, je voudrais parler rapidement de la base militaire de Bagotville. En janvier 2023, lors d'une entrevue à la station de radio Kick FM, l'ancienne ministre de la Défense nationale Anita Anand avait évalué les travaux à Bagotville à 500 millions de dollars. Pourtant, les travaux ont été lancés le 12 août 2024 avec un investissement de seulement 120 millions de dollars.

Comment expliquez-vous cet écart?

Stefanie Beck: Il ne s'agit que du début du projet, c'est tout. Il n'y a rien d'extraordinaire là-dedans. Nous ne payons pas tout la première année, bien sûr. Nous payons au fur et à mesure.

M. Hammerschmidt pourrait ajouter des précisions, parce qu'il s'agit d'un projet complexe.

Sébastien Lemire: Comme on sait qu'il y aura des retards, pourquoi n'a-t-on pas accéléré les investissements dès le début?

Peter Hammerschmidt: Jusqu'à maintenant, nous avons dépensé 125 millions de dollars pour la base militaire de Bagotville. Nous nous sommes engagés à investir 319 millions de dollars pour l'aménagement du secteur de riposte rapide temporaire à Bagotville, et nous commençons aussi les travaux de construction des installations pour la future flotte des avions de chasse.

Sébastien Lemire: Dans un autre ordre d'idées, la Défense nationale va devoir défendre le Nord. Évidemment, la souveraineté de

l'Arctique est un enjeu très important, et il faut montrer notre présence.

Dans l'optique où on ne pourra pas nécessairement entreposer tous les équipements au même endroit, il faudrait trouver un endroit qui connaît des conditions hivernales. La région que je représente, l'Abitibi-Témiscamingue, a une position stratégique pour cela, en plus d'avoir de nombreuses entreprises œuvrant dans le domaine minier.

Dans un contexte où la Défense nationale doit augmenter ses investissements, mais aussi améliorer son recrutement, ses formations, ou procéder à des opérations de sauvetage, je crois que l'Abitibi-Témiscamingue a un rôle important à jouer.

Comment des régions comme la mienne pourraient-elles contribuer davantage à la Défense nationale?

Stefanie Beck: Nous sommes toujours heureux d'avoir beaucoup plus d'assistance dans les régions, surtout dans le Nord. Nous sommes en train de vérifier quels seront les différents emplacements des carrefours de soutien opérationnel du Nord.

Nous avons choisi Iqaluit, Inuvik et Yellowknife pour accueillir ces carrefours, et nous cherchons deux autres villes, qui seront malheureusement plus au nord que l'Abitibi-Témiscamingue.

Sébastien Lemire: L'interopérabilité est quand même importante, et il faut avoir des lieux où on peut faire passer une route transcanadienne et des rails de chemin de fer, afin de permettre l'approvisionnement vers le Nord. Je vous dis ça au passage.

Stefanie Beck: Nous allons garder ça en tête.

Sébastien Lemire: D'accord.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci beaucoup.

[Traduction]

Monsieur Osborne, vous avez cinq minutes.

Tom Osborne: Merci, monsieur le président.

Je suppose que ma question s'adresse à la sous-ministre.

La vérificatrice générale a constaté que la Défense nationale était davantage réactive que proactive quant à la gestion des risques. Il est essentiel de pouvoir compter sur une planification efficace et de bonnes pratiques de gestion des risques, surtout dans le contexte géopolitique actuel où le risque est omniprésent.

Pouvez-vous nous parler des améliorations que vous avez mises en place pour devenir davantage proactifs?

● (1720)

Stefanie Beck: Je pense que la vérificatrice générale a tout à fait raison. Le ministère a toujours été très peu enclin à prendre des risques en adoptant une approche très prudente aux fins de la prise de décisions et de la détermination de ses dépenses. Cette attitude est en grande partie attribuable aux contraintes en matière de ressources qui limitent les capacités opérationnelles du ministère. Il n'y a pas assez de personnel et pas assez d'argent.

Mais les choses ont changé et il nous a fallu modifier considérablement la façon dont nous évaluons et gérons les risques, puis la manière dont nous nous y prenons pour atténuer ces différents risques. Comme vous l'avez souligné, il faut ajouter à cela l'évolution de la conjoncture géopolitique. Nous vivons dans un monde différent de celui d'il y a trois ou quatre ans, ou d'avant la pandémie.

Cela a entraîné un bouleversement complet dans nos échanges au sein du ministère — avec les militaires comme avec les civils. J'irais même jusqu'à dire avec nos collègues ici présents, car nous pouvons désormais envisager l'avenir du ministère de la Défense nationale et des Forces armées canadiennes sous un angle complètement différent, avec un financement prévisible pour des décennies à un niveau beaucoup plus élevé qu'auparavant.

À cette fin, nous ne nous en remettons pas seulement à nos partenaires existants. Par exemple, la création de la nouvelle Agence de l'investissement pour la défense va nous aider à gérer ce genre de risques et à mettre en œuvre les projets et les programmes beaucoup plus rapidement que nous avons pu le faire jusqu'à présent.

Tom Osborne: Merci. Vous avez parfaitement ouvert la voie à ma prochaine question.

Cette question s'adresse probablement davantage à la lieutenant-générale. Je dirais que l'engagement du premier ministre et du Canada à atteindre les objectifs de dépenses de 2 %, 3,5 % et 5 % fixés par l'OTAN représente pour vous une occasion extraordinaire qui suscite un grand enthousiasme. Parallèlement à cela, les risques planant sur notre souveraineté et les tensions se faisant ressentir à l'échelle mondiale nous posent des difficultés supplémentaires.

En ce qui concerne par exemple la Stratégie industrielle de défense du Canada, pouvons-nous parler de ce qu'elle signifie pour l'économie canadienne et les travailleurs de notre pays? En quoi l'augmentation annoncée des dépenses sera-t-elle bénéfique pour le Canada et pour nos forces?

À quoi ressemble l'avenir?

Stefanie Beck: Je vais vous répondre brièvement avant de céder la parole à la lieutenant-générale.

La Stratégie industrielle de défense en est actuellement à l'étape de la définition, pour utiliser un terme militaire. Nous avons consulté plus de 1 000 personnes. Nous avons reçu des commentaires de partout au pays et nous avons directement sollicité les points de vue des provinces, des territoires et des communautés des Premières Nations. Nous sommes en train de compiler toutes ces contributions.

L'objectif de la stratégie sera d'accroître les investissements dans l'industrie de la défense pour lui permettre de s'acquitter de son mandat, avec le soutien non seulement du gouvernement, mais aussi du secteur privé. Il s'agit de veiller à ce que le résultat final soit un renforcement de nos capacités souveraines — notamment au moyen de ces drones dont nous parlions tout à l'heure. Nous pourrions ainsi toujours compter à l'avenir sur les capacités dont nous aurons toujours besoin en sachant que nous y aurons accès ici même au Canada.

Nous le faisons, bien sûr, en étroite collaboration avec les forces militaires, pour nous assurer que les capacités souveraines que nous ciblons sont bien celles dont elles ont besoin non seulement dans l'immédiat, mais aussi à l'avenir.

Lgén Jamie Speiser-Blanchet: Merci.

J'ajouterais peut-être trois éléments qui résument mon point de vue sur la façon dont vous avez présenté les choses.

C'est une occasion extraordinaire. Nous sommes très reconnaissants de cet investissement accru. L'Aviation royale canadienne est sur la voie de la modernisation. C'est sans précédent depuis la Seconde Guerre mondiale. Nous sommes en train de créer la force aérienne et spatiale dont le Canada a besoin, non seulement maintenant, mais pour les décennies à venir.

Avec cet investissement accru, il deviendra certes envisageable de travailler différemment avec l'industrie. Je crois qu'il y a là d'énormes possibilités. Cela nous permet également de réparer certaines de nos fondations, car il faut bien avouer qu'il y a eu un manque d'investissement depuis plusieurs décennies. La mise à niveau de l'infrastructure est donc une priorité, tout comme la transformation numérique. C'est ainsi que nous pourrions nous moderniser plus efficacement.

Tel qu'indiqué, la manière dont nous aborderons le risque est vraiment primordiale. Comme vous l'avez mentionné, c'est une excellente occasion, mais c'est aussi tout un défi. Il est important que nous utilisions judicieusement ces investissements supplémentaires nous assurant de toujours en avoir pour notre argent, et que nous puissions rassurer les Canadiens en leur montrant que cela se fait de manière positive au bénéfice de la souveraineté et de la sécurité des Canadiens.

• (1725)

Le président: Merci.

Si vous avez une brève question complémentaire, vous pouvez la poser.

Tom Osborne: J'ai une brève question complémentaire. Je sais qu'en plus de Bagotville et de Cold Lake, il y a plusieurs autres emplacements où il y a des avions-chasseurs au pays. Je sais que chaque région espère des mises à niveau et des investissements, surtout en ce qui concerne le F-35.

Pouvez-vous nous donner une idée de ce à quoi cela ressemblerait pour les autres endroits du pays?

Peter Hammerschmidt: Il est certain que, du point de vue des infrastructures, on met beaucoup l'accent sur Bagotville et Cold Lake. Cependant, comme vous l'avez mentionné, ce ne sont pas les seuls endroits au pays dans une telle situation. Pour ce qui est des emplacements d'opérations avancés, nous en avons trois dans le Nord. Ils seront mis à niveau au moyen de toute une série d'initiatives incluant la remise en état des terrains d'aviation, la modernisation du réseau électrique, l'amélioration des pistes et différents travaux de routine.

Il y a aussi les bases d'opérations déployées dans différentes régions du pays. Au risque d'en oublier une, je vous dirais qu'elles sont situées à Greenwood, Comox, Goose Bay, Winnipeg et Trenton. Toutes ces installations auront également droit à des mises à niveau.

De plus, nous avons trois centres de commandement, soit à Winnipeg, à Ottawa et à North Bay. Ceux-là aussi bénéficieront de mises à niveau, notamment pour le commandement et le contrôle afin de permettre l'utilisation des chasseurs et des autres aéronefs.

Le président: Un grand merci à tous pour les informations que vous nous avez transmises aujourd'hui en répondant aussi directement à nos questions. Le Comité tiendra compte de tout cela pour décider de la suite des choses. Nous avons eu une très bonne réunion.

Avant de libérer tout le monde et de lever la séance, je tiens à informer les membres et le personnel u Comité que notre demande pour débiter notre séance à 10 heures le mardi 21 octobre a été ap-

prouvée. Ce jour-là, au lieu de nous réunir en après-midi, nous le ferons à l'ouverture du Parlement, soit à 10 heures. Nous allons alors rencontrer la vérificatrice générale pour obtenir tout de suite ses commentaires publics sur le rapport. C'est la manière habituelle de procéder et elle a été approuvée par les différents whips.

Sans plus tarder, je vais libérer les témoins. Merci beaucoup.

La séance est levée.

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

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

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

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

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

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

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

SPEAKER'S PERMISSION

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

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

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

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

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