

Richard Shimooka : La politique a retardé le choix du F-35 de plus d'une décennie, laissant le Canada dans une situation plus défavorable

Cela a toujours été la bonne décision, même si le gouvernement a tenté d'ignorer la réalité

Auteur de l'article :

Richard Shimooka, [Special to National Post](#), date de publication :

28 mars 2022 – 28 mars 2022 – Lecture de 4 minutes – [130 commentaires](#)



(ARCHIVES) Sur cette photo d'archives prise le 12 juin 2019, on peut voir un avion de chasse F-35 survolant la Maison-Blanche à Washington. PHOTO PAR ERIC BARADAT/AFP

L'approvisionnement en matière de défense au Canada est depuis longtemps marqué par des échecs et des résultats médiocres. Là où le plan de remplacement des avions de chasse CF-18 est unique, c'est qu'aucun programme n'a fait l'objet d'autant d'ingérence politique. Après 2010, à

presque chaque étape, les gouvernements ont pris des décisions fondées davantage sur la perception politique que sur les réalités fondamentales, ce qui a entraîné une série d'événements lamentables qui ont finalement abouti à la sélection du F-35 annoncée lundi.

Entre 2007 et 2010, l'analyse préliminaire du gouvernement canadien a révélé que le F-35 était le plus approprié pour répondre aux besoins militaires du Canada au coût du cycle de vie le plus bas. Il s'agissait également de la meilleure option sur le plan économique, notamment parce que les entreprises canadiennes produisaient des composantes et fournissaient des services pour presque tous les F-35 construits dans le monde. En raison de la participation du Canada au Programme d'avions de combat interarmées, tous ces facteurs étaient en grande partie fixes et peu susceptibles de changer. D'après cette analyse, le gouvernement a opté pour une acquisition à fournisseur unique afin d'éviter les coûts importants d'un appel d'offres.

Si cette décision a été le point de départ d'une dizaine d'années de querelles, les réalités fondamentales n'ont pas changé au cours de la dernière décennie. En fait, le temps écoulé n'a fait que renforcer l'analyse initiale faite par la bureaucratie, comme en témoigne le fait qu'au cours des quatre dernières années, quatre pays (la Pologne, la Finlande, la Suisse et l'Allemagne) ont lancé et mené à bien des appels d'offres qui ont permis de sélectionner le F-35. Au Canada, même l'appel d'offres qui a finalement abouti au choix du F-35 comportait des exigences qui ressemblaient remarquablement à celles de 2010 – les changements apportés visaient principalement à permettre à des avions moins performants de rivaliser avec le F-35.

En bref, la réponse est la même – c'est plutôt la politique canadienne qui a dû s'y adapter. Comme cela est bien documenté, la décision de 2010 est rapidement devenue politiquement insoutenable.

Des rapports critiques du directeur parlementaire du budget et du Bureau du vérificateur général ont conduit le gouvernement Harper à renoncer à cet achat en raison de préoccupations relatives au coût. Toutefois, au fil du temps, les estimations initiales du ministère de la Défense nationale se sont avérées plus justes.

Le gouvernement a ensuite procédé à un examen indépendant par l'entremise du Secrétariat national d'approvisionnement en chasseurs, qui a rendu la même réponse, faisant en sorte que les conservateurs ont décidé d'acquérir le F-35 une deuxième fois en 2014. Cette décision a été reportée, alors que le gouvernement se préparait aux prochaines élections, après que des détails ont été divulgués aux États-Unis.

Bien que la question du F-35 ait été soulevée comme un enjeu lors des élections fédérales de 2011, cela n'est rien comparativement à l'annonce de la campagne de 2015 par le premier ministre actuel, Justin Trudeau. Les libéraux ont promis qu'ils n'achèteraient pas le F-35, annonçant plutôt leur intention de sélectionner un avion moins coûteux et plus adapté aux besoins du Canada dans le cadre d'un appel d'offres. Il s'agissait d'une fiction qui allait essentiellement guider la politique de défense du gouvernement fédéral au cours des sept années suivantes. Dès leur entrée en fonction, les libéraux ont dû faire face à la réalité qu'aucune partie de leurs promesses électorales ne pouvait être réalisée. Il est illégal au Canada d'empêcher un concurrent de participer à un appel d'offres, surtout s'il est susceptible de le gagner.

Au lieu d'accepter cette réalité, le gouvernement a créé une nouvelle fiction – le soi-disant « écart de capacité », prétendant que le Canada ne pouvait pas respecter simultanément ses engagements en matière de défense envers l'OTAN et le NORAD. Selon le gouvernement, cela a nécessité l'acquisition immédiate de 18 F/A-18E/F Super Hornet. Si l'achat se voulait provisoire, il reste qu'il aurait probablement fait du chasseur le remplaçant assuré du CF-18 dans le cadre d'un appel d'offres. Ainsi, le gouvernement Trudeau aurait pu contourner un appel d'offres en bonne et due forme au terme duquel on aurait probablement choisi le F-35.

Toutefois, l'achat provisoire est tombé à l'eau un an plus tard – en partie à cause d'un conflit commercial entre Boeing et Bombardier, ainsi que du coût exorbitant pour un si petit nombre de Super Hornet, qui représentait les deux tiers du coût d'acquisition d'une flotte complète de 65 F-35. Au lieu de cela, le Canada a acheté à l'Australie des Hornet excédentaires vieux de 40 ans pour renforcer la flotte vieillissante de CF-18 de l'Aviation royale canadienne. Le Canada souffre maintenant de l'écart de capacité que le gouvernement libéral a cherché à éviter avec l'achat provisoire, mais il a commodément ignoré le fait qu'il peut à peine répondre aux besoins de défense nordique du Canada (et encore moins à ceux de l'OTAN), parce qu'il ne correspond pas à ses besoins politiques.

Compte tenu des principes fondamentaux exposés ci-dessus, le fait que le F-35 a été choisi lundi dans le cadre de l'appel d'offres n'aurait pas dû être une surprise. Les ministres qui ont annoncé la décision se sont donné beaucoup de mal pour souligner l'intégrité du « processus » de sélection du F-35. Cependant, cela ne tient pas compte des événements qui ont mené à ce point. Le gouvernement aurait pu prendre une décision dès décembre, lorsque l'analyse de la bureaucratie était terminée, mais il a choisi de retarder l'annonce pendant près de trois mois. D'une certaine manière, la politique entourant l'acquisition de chasseurs a changé après l'invasion de l'Ukraine par la Russie — il était désormais politiquement insoutenable de ne pas acquérir une capacité de chasseurs efficace, d'autant plus que de nombreux alliés prenaient cette décision.

Si de nombreuses leçons peuvent être tirées de cette série d'événements, la plus importante est sans doute la façon dont l'expertise approfondie a été ignorée au profit de considérations politiques superficielles. Cela a coûté des milliards de dollars au Canada, laissant notre pays beaucoup plus faible en conséquence.

Richard Shimooka est agrégé supérieur de recherche à l'Institut Macdonald-Laurier.



RÉPONSE À L'INTENTION DE M. SHIMOOKA

Le 6 avril 2022

Par Alan Williams

Dans un récent article d'opinion concernant l'intention du Canada d'acheter le F-35A, Richard Shimooka régurgite les mêmes arguments que ceux avancés par le gouvernement en 2010 pour soutenir sa décision d'acheter le F-35A sans appel d'offres. Le gouvernement et M. Shimooka étaient tous deux convaincus qu'il s'agissait du meilleur avion au meilleur prix, ainsi que de la meilleure option sur le plan économique. Heureusement, après examen, les Canadiens ont découvert qu'à l'époque, aucune de ces affirmations n'était valable.

En ce qui concerne les coûts, en 2010, le coût moyen d'acquisition d'un F-35A était d'environ 126 millions de dollars, y compris le coût du moteur. Toutefois, à cette époque, Lockheed Martin en était à son quatrième contrat de première série limitée. Les coûts étaient beaucoup plus élevés que prévu et des retards étaient observés. Les coûts élevés du cycle de vie étaient encore plus inquiétants. Son coût horaire était estimé à plus de 30 000 dollars l'heure, soit le double de celui du F-18 Super Hornet.

En ce qui concerne le F-35A, en 2010, il était impossible d'affirmer que c'était le meilleur aéronef pour le Canada. Il était encore au stade embryonnaire de sa construction. Au moment de l'annonce, le logiciel du bloc 1 n'était pas encore terminé. Le calendrier des futures mises à jour du logiciel était toujours en cours d'élaboration. Personne ne pouvait être assuré de ses capacités.

Quant aux possibilités économiques, elles seraient certainement nombreuses. En fait, c'est la raison pour laquelle j'ai signé le protocole d'entente avec les États-Unis en février 2002, engageant le Canada dans ce programme. Sans l'adhésion au programme, notre industrie aurait été exclue des appels d'offres pour des contrats évalués à 200 milliards de dollars. Néanmoins, on a reconnu à l'époque que ces avantages industriels n'étaient pas garantis et qu'ils seraient dérisoires par rapport aux avantages que les soumissionnaires devraient garantir dans le cadre d'un appel d'offres.

Enfin, lorsque l'on dépense des milliards de dollars provenant des fonds publics, il est essentiel que le processus soit transparent. Par ailleurs, la seule façon de veiller objectivement à ce que les forces armées obtiennent le meilleur produit pour répondre à ses besoins est de passer par un appel d'offres. La décision de recourir à un fournisseur unique en 2010 était inutile et est à l'origine du chaos qui a suivi.

M. Shimooka a raison quand il dit que « cette décision été le point de départ d'une dizaine d'années de querelles ». Toutefois, il estime que nous aurions dû aller jusqu'au bout de la décision de recourir à un fournisseur unique à ce moment-là. À mon avis, nous aurions dû mener un appel d'offres ouvert, équitable et transparent pour remplacer nos avions en temps voulu.