

Lettres à la rédaction

« Feds have solid case for F-35 contract-but haven't made it: Nossal »

Objet : « Decision to sole-source F-35s was linchpin for chaos that followed: Alan Williams », (*The Hill Times*, 27 avril, p. 8). Alan Williams, qui sait toujours de quoi il parle en matière d'approvisionnement de la défense canadienne, a contesté le commentaire que j'ai fait à Peter Mazereeuw (*The Hill Times Hot Room*, 8 avril, épisode 93), selon lequel le gouvernement conservateur de Stephen Harper avait « un argument extrêmement solide » pour décider d'un contrat à fournisseur unique pour le F-35 en 2010.

J'aurais dû préciser que le gouvernement conservateur avait un argument solide qu'il aurait pu présenter, mais qu'il ne l'a pas fait. Car Alan Williams et moi sommes en fait d'accord sur l'argument présenté par le gouvernement Harper en 2010, même si nous ne sommes pas d'accord sur ce qui l'a rendu si douteux. Il se concentre sur le prix, la capacité et les retombées économiques. J'ai d'autres critiques à formuler : dans mon livre *Charlie Foxtrot*, j'ai fait valoir que les conservateurs ne savaient pas vraiment pourquoi ils voulaient le F-35, si ce n'est que c'était le chasseur que l'Aviation royale du Canada voulait, et par conséquent, leurs justifications pour faire appel à un fournisseur unique pour le F-35 étaient politisées, parfois idiotes et toujours trompeuses sur le prix.

Mais je soutiens qu'il y a un excellent argument qui aurait pu être avancé en faveur du recours à un fournisseur unique pour le F-35. Cet argument peut se résumer en une seule question : quel chasseur l'United States Air Force (USAF) déploiera-t-elle pour défendre l'espace aérien nord-américain dans les années 2020 et 2030?

La réponse était connue dès le milieu des années 1990, lorsque le Congrès américain a

décidé qu'à l'avenir, l'USAF ne ferait voler que deux chasseurs : le F-22 et le vainqueur du programme Joint Strike Fighter, qui s'est avéré être le F-35. Et comme les États-Unis ne permettent pas aux étrangers d'acheter des F-22, il ne restait au Canada qu'une seule option pour notre future flotte de chasseurs : le F-35.

C'est un argument solide, si seulement le gouvernement conservateur avait pris le temps d'expliquer aux Canadiens les délices de l'interopérabilité dans la défense aérienne continentale. L'interopérabilité exige que nous contribuions à la défense du continent d'une manière qui satisfait nos alliés américains, ce qui, à l'ère de la défense aérienne en réseau, signifie faire voler ce qu'ils font voler.

Le gouvernement – les conservateurs à l'époque, les libéraux aujourd'hui – aurait dû être plus franc avec les Canadiens. En choisissant notre nouveau chasseur, c'est la seule question que nous devons poser; aucun des autres aspects – prix, capacité, retombées économiques – ne compte réellement.

Oui, c'est le message le plus difficile à faire passer pour les dirigeants politiques, car nous, les Canadiens, aimons croire que nous devrions avoir un éventail complet de choix dans la politique mondiale. Mais en réalité, les options canadiennes en matière de défense continentale sont fortement limitées, et toujours façonnées par les besoins géostratégiques des États-Unis. Nous ne sommes pas bien servis lorsque nos dirigeants politiques prétendent que nous avons une marge de manœuvre qui n'existe tout simplement pas.

Kim Richard Nossal
Professeur émérite, Centre for International
and Defence Policy,
Université Queen's

Lettres à la rédaction

« No valid arguments to sole-source the F-35A », selon Alan Williams.



Le Saab Gripen de fabrication suédoise, illustré sur la photo, serait tout aussi interopérable avec les équipements américains que les F-35 de fabrication américaine, affirme Alan Williams.

Photographie avec l'aimable autorisation de Creative Commons

Objet : « Feds have solid case for F-35 contract- but haven't made it: Nossal » (*The Hill Times*, 4 mai). Je tiens à féliciter Kim Richard Nossal, professeur émérite au Centre for International and Defence Policy de l'Université Queen's, pour sa réponse du 4 mai à ma critique de son premier article d'opinion sur le F-35A. Lui et moi reconnaissons tous deux les avantages qu'il y a à participer à un débat public sur des questions de politique essentielles.

M. Nossal affirme qu'il y avait des arguments valables pour faire appel à un fournisseur unique pour cette acquisition. Il affirme que les arguments valables n'étaient pas que cet avion à réaction était le plus performant, le plus rentable, ou qu'il offrait les meilleures retombées industrielles et technologiques (RIT) au Canada. Le recours à un fournisseur unique était plutôt justifié par la nécessité d'assurer l'interopérabilité avec les États-Unis afin de défendre l'espace aérien nord-américain dans les années 2020 et 2030. Je ne suis pas d'accord.

Tout d'abord, il n'y a aucune justification légale à la passation d'un marché exclusif pour ces avions à réaction en raison du besoin d'interopérabilité, ni d'ailleurs parce que quelqu'un était convaincu que le F-35 était l'avion le plus performant au meilleur prix et qu'il fournissait les RIT les plus solides. En vertu de l'article 513 de l'Accord de libre-échange canadien (2017), des pratiques d'appel d'offres limité peuvent être suivies dans un certain nombre de circonstances précises. Aucune de ces circonstances ne s'applique ici. Ou alors, le gouvernement pourrait invoquer une exemption au titre de la sécurité nationale en vertu de l'article 801 de cette loi. Il n'y a pas non plus de raison d'invoquer cette clause.

Deuxièmement, le Canada n'a pas besoin d'avoir le même avion à réaction jet pour être interopérable avec les États-Unis ou l'OTAN. En utilisant des liaisons de données identiques ou similaires, les fabricants peuvent garantir des niveaux d'interopérabilité acceptables. En fait, lors du processus concurrentiel relatif aux chasseurs qui vient de s'achever, le gouvernement a tacitement reconnu que plus d'un avion était conforme en matière d'interopérabilité. En annonçant que le F-35A de Lockheed Martin était le vainqueur, le gouvernement a également indiqué que si les négociations avec Lockheed Martin échouaient, il se tournerait vers l'avion du soumissionnaire classé deuxième, le Gripen E de Saab. Il est clair que les deux avions répondent à l'exigence d'interopérabilité. Assurément, d'autres le pourraient également.

En outre, en 2012, le général Stéphane Abrial, alors commandant suprême allié de la transformation à l'OTAN, s'est présenté devant le Comité permanent de la défense nationale de la Chambre. Lors de cette séance, il a indiqué très clairement qu'en ce qui concerne l'interopérabilité, l'OTAN ne préconise pas un seul type de char de combat, de chasseur ou de cuirassé.

Enfin, je crois que les militaires, ainsi que tous les Canadiens, seraient scandalisés si nous achetions un équipement de second ordre simplement parce qu'il améliore l'interopérabilité avec les États-Unis. Au cours de mes années en tant que SMA(MAT), mes homologues du Pentagone ont compris et respecté notre position selon laquelle le Canada n'achète que

ce qui est dans l'intérêt supérieur de notre armée et du Canada.

M. Nossal affirme que les gouvernements conservateur et libéral auraient dû être plus francs avec les Canadiens. Franchement, il n'y a pas eu de « franc-parler » qui aurait pu justifier un marché à fournisseur unique. Au contraire, les deux gouvernements auraient dû être plus francs avec leurs responsables. Plutôt que d'accepter aveuglément les justifications de leurs bureaucrates en faveur d'un fournisseur unique, ils auraient pu et dû repousser et

contester leurs arguments. Les failles dans leur logique étaient visibles par tous. Les gouvernements ont simplement choisi de fermer les yeux.

Alan Williams

Ottawa (Ontario)

(L'auteur de la lettre est un ancien sous-ministre adjoint du matériel au MDN, et maintenant président de The Williams Group. Il est l'auteur de deux livres : Reinventing Canadian Defence Procurement: A View From the Inside, et Canada, Democracy, and the F-35.)