

Rapports de la vérificatrice générale du Canada
au Parlement du Canada

Rapport 2

Assurer la capacité future du Canada en matière d'avions de chasse



**Rapport de l'auditeur
indépendant | 2025**



Bureau du
vérificateur général
du Canada

Office of the
Auditor General
of Canada

Rapport d'audit de performance

Le présent rapport fait état des résultats d'un audit de performance réalisé par le Bureau du vérificateur général du Canada (BVG) en vertu de la [Loi sur le vérificateur général](#).

Un audit de performance est une évaluation indépendante, objective et systématique de la façon dont le gouvernement gère ses activités et ses ressources et assume ses responsabilités. Les sujets des audits sont choisis en fonction de leur importance. Dans le cadre d'un audit de performance, le BVG peut faire des observations sur le mode de mise en œuvre d'une politique, mais pas sur le bien-fondé de celle-ci.

Les audits de performance sont planifiés, réalisés et présentés conformément aux normes professionnelles d'audit et aux politiques du BVG. Ils sont effectués par des auditrices compétentes et des auditeurs compétents qui :

- établissent les objectifs de l'audit et les critères d'évaluation de la performance;
- recueillent les éléments probants nécessaires pour évaluer la performance en fonction des critères;
- communiquent les constatations positives et négatives;
- tirent une conclusion en regard des objectifs de l'audit;
- formulent des recommandations en vue d'apporter des améliorations s'il y a des écarts importants entre les critères et la performance évaluée.

Les audits de performance favorisent une fonction publique soucieuse de l'éthique et efficace, et un gouvernement responsable qui rend des comptes au Parlement et à la population canadienne.

La publication est également diffusée sur notre site Web à l'adresse www.oag-bvg.gc.ca.

This publication is also available in English.

© Sa Majesté le Roi du chef du Canada, représenté par la vérificatrice générale du Canada, 2025

La version numérique de ce rapport d'audit contient des hyperliens vers des contenus externes cités dans le rapport. Ces contenus ne sont pas visés par l'audit : ils ne concernent ni les constatations ni les conclusions de l'audit.

N° de catalogue FA1-27/2025-1-2F-PDF

ISBN 978-0-660-76161-9

ISSN 2561-3456

Photo de la page couverture : Lockheed Martin

Survol



Message général

Dans le cadre du Projet de capacité future en matière d'avions de chasse, le gouvernement fédéral a conclu, en décembre 2022, un accord portant sur l'acquisition de 88 appareils F-35A auprès des États-Unis afin de remplacer la flotte vieillissante de CF-18 Hornet du Canada. Ce projet vise principalement à maintenir une solide capacité en matière d'avions de chasse pendant et après cette transition afin de renforcer la capacité du Canada à se défendre et de lui permettre de respecter ses engagements internationaux en matière de défense.

Nous avons constaté que, bien que le Projet de capacité future en matière d'avions de chasse n'en soit qu'à ses débuts, l'estimation globale des coûts du Projet avait grandement augmenté depuis la conclusion de l'accord par le gouvernement. En 2022, la Défense nationale prévoyait que les coûts s'élèveraient à 19,0 milliards de dollars. En 2024, en raison notamment des variations du cours des devises étrangères et de l'augmentation des coûts des installations, l'estimation du coût du Projet atteignait 27,7 milliards de dollars, soit près de 50 % de plus que ce qui avait été prévu au départ. Cette nouvelle prévision n'inclut pas certains éléments nécessaires à la pleine capacité opérationnelle, tels que la mise à niveau essentielle des infrastructures et l'armement perfectionné. Ces éléments ajouteraient au moins 5,5 milliards de dollars au coût total.

Nous avons également constaté que le Projet de capacité future en matière d'avions de chasse accusait des retards pour ce qui est de la construction des infrastructures nécessaires à la mise en service de ces avions, appelés CF-35A par la Défense nationale. La construction de deux nouvelles installations pour escadrons de chasse ne devrait être terminée qu'en 2031, accusant ainsi un retard de plus de trois ans. Les coûts de développement d'installations d'opérations provisoires pour prendre en charge les nouveaux avions feront encore augmenter les dépenses en infrastructure.

Le Projet fait par ailleurs face à des risques importants qui pourraient compromettre la mise en service en temps voulu des appareils CF-35A. 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. De plus, nous avons constaté que la Défense nationale n'avait pas tout à fait achevé l'élaboration des plans de coordination et de gestion de ce projet vaste et multipartite, et que les progrès réalisés dans la mise en œuvre de ces plans étaient lents.

Principales constatations et données clés



- L'accord concernant les avions de chasse CF-35A vise l'acquisition d'appareils ainsi que de l'équipement, de l'armement, de l'infrastructure, des technologies de l'information, de la formation et du soutien logiciel associés. La pleine capacité opérationnelle est prévue pour 2033-2034. De nouvelles installations pour escadrons de chasse sont en construction à Cold Lake (Alberta) et à Bagotville (Québec).
- Avant l'annonce de l'acquisition de cet avion, la Défense nationale avait consacré environ 1 milliard de dollars à sa participation, en tant que partenaire, au Programme d'avions de combat interarmées, qui regroupe huit pays, soit les États-Unis, le Canada, l'Australie, le Danemark, l'Italie, les Pays-Bas, la Norvège et le Royaume-Uni. Le protocole d'entente sur la production, le soutien et le développement subséquent dans le cadre du Programme d'avions de combat interarmées est une entente-cadre entre les huit partenaires qui établit les modalités de leur collaboration et de l'éventuelle acquisition d'avions F-35.
- En date du 31 mars 2025, la Défense nationale s'était engagée à verser 935 millions de dollars au gouvernement américain pour la production des 4 premiers avions et la fourniture d'articles à long délai de livraison nécessaires à la production de 8 autres avions. Sur ces 935 millions de dollars, 197 millions avaient déjà été versés. Le Ministère avait également consacré 516 millions de dollars supplémentaires au Projet, dont 270 millions pour la conception de l'infrastructure et la préparation des sites.
- Le bureau du Programme d'avions de combat interarmées a mené des évaluations initiales de l'état de préparation des plans du Canada, notamment des examens de la conception des installations. Ces évaluations ont révélé des problèmes importants, tels que le 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.
- L'approche adoptée par la Défense nationale pour gérer les risques associés au Projet de capacité future en matière d'avions de chasse présentait des faiblesses : il y manquait des plans d'urgence solides, ainsi que des mesures proactives qui permettraient de réduire au minimum l'impact d'éventuelles menaces.

Les [Recommandations et réponses](#) se trouvent à la fin du présent rapport.

Table des matières

Introduction	1
Contexte	1
Objet de l'audit	4
Constatations et recommandations	4
Des retards et des risques importants pourraient compromettre la mise en service des CF-35A dans les délais prévus	4
Retards dans la construction des installations pour escadrons de chasse	7
Risque important de pénurie de pilotes	9
Pratiques de gestion des risques déficientes	10
Plans incomplets et mise en œuvre lente	11
Les coûts estimatifs du Projet de capacité future en matière d'avions de chasse ont beaucoup augmenté depuis 2022, et pourtant ils ne comprenaient pas tous les éléments requis	13
Hausse importante des coûts d'acquisition estimatifs	14
Éléments supplémentaires nécessaires pour la mise en service des CF-35A	16
Conclusion	18
À propos de l'audit	19
Recommandations et réponses	23
Annexe – Descriptions textuelles des pièces	25

Introduction

Contexte

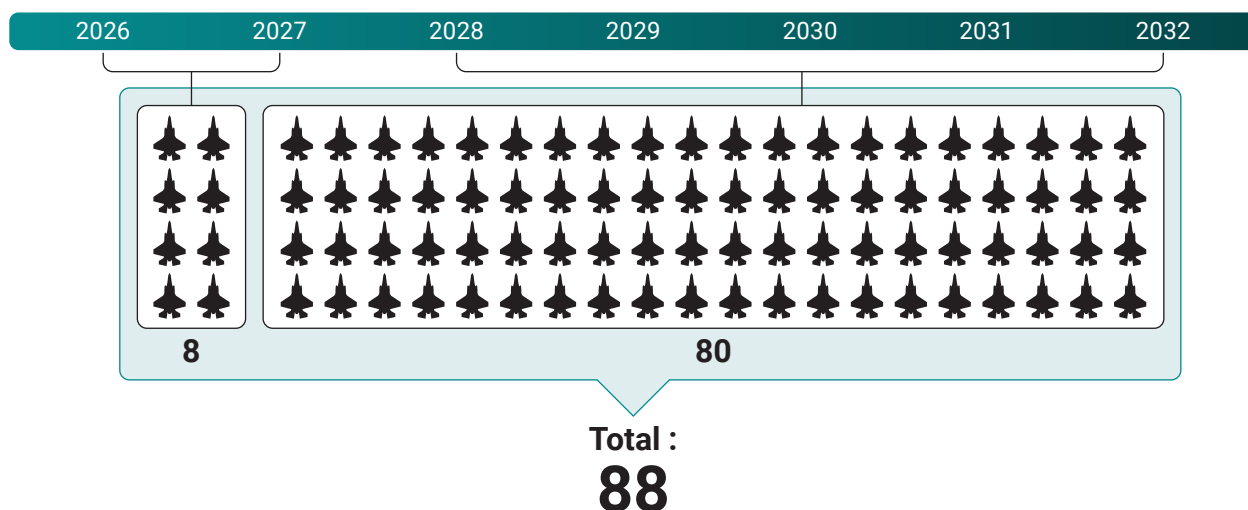
La flotte d'avions de chasse du Canada

2.1 Dans la version de 2017 de la politique de défense du Canada, « Protection, Sécurité, Engagement », puis dans celle de 2024, « Notre Nord, fort et libre : Une vision renouvelée pour la défense du Canada », le gouvernement fédéral s'est engagé à acquérir 88 nouveaux avions de chasse de conception avancée. Cet engagement visait à doter le pays d'« une flotte de chasseurs qui est capable, évolutive et résiliente et qui assure l'interopérabilité avec nos alliés pour que le Canada continue de respecter ses engagements auprès du NORAD [Commandement de la défense aérospatiale de l'Amérique du Nord] et de l'OTAN [Organisation du traité de l'Atlantique Nord] dans le futur ».

2.2 Pour respecter cet engagement, le gouvernement du Canada a conclu en décembre 2022 une entente avec le gouvernement des États-Unis concernant l'acquisition d'avions de chasse F-35A destinés à l'Aviation royale canadienne. Il existe trois modèles de F-35. Le Canada fait l'acquisition du modèle A pour pouvoir l'utiliser dans les aérodromes traditionnels, modèle qu'il désigne sous le nom de CF-35A.

2.3 Le Projet de capacité future en matière d'avions de chasse (dont le coût était initialement évalué à 19 milliards de dollars) est géré par la Défense nationale. Le Projet consiste en l'acquisition de 88 avions de chasse ainsi que de l'équipement, de l'armement, de l'infrastructure, des technologies de l'information, de la formation et du soutien logiciel associés.

2.4 La livraison des appareils doit s'échelonner de 2026 à 2032. Les huit premiers CF-35A devraient être envoyés à la base aérienne Luke, en Arizona (États-Unis), où commencera la formation initiale des pilotes. Tous les appareils suivants seront envoyés au Canada à partir de 2028 (voir la [pièce 2.1](#)).

Pièce 2.1 — Calendrier des livraisons prévues d'avions de chasse CF-35A

Remarque : En 2026 et 2027, les avions de chasse seront envoyés à la base aérienne de Luke, en Arizona. De 2028 à 2032, ils seront envoyés au Canada.

Source : D'après des données provenant de la Défense nationale

Lire la description textuelle de la pièce 2.1

Programme d'avions de combat interarmées F-35

2.5 Le Programme d'avions de combat interarmées F-35 englobe la conception, la production et l'entretien continu d'un avion de chasse furtif polyvalent. Le Canada est l'un des huit pays partenaires de ce programme, avec les États-Unis, l'Australie, le Danemark, l'Italie, les Pays-Bas, la Norvège et le Royaume-Uni. Le Canada est le dernier partenaire à s'engager à acquérir des appareils F-35. Le protocole d'entente sur la production, le soutien et le développement subséquent dans le cadre du Programme d'avions de combat interarmées est une entente-cadre entre les partenaires qui établit les modalités de leur collaboration et de l'éventuelle acquisition d'avions F-35. Avant de décider d'acquérir des avions F-35 et d'en faire l'annonce, la Défense nationale a consacré environ 1 milliard de dollars à sa participation, en tant que partenaire, au Programme d'avions de combat interarmées F-35 de 1997 à 2023.

2.6 Le Programme d'avions de combat interarmées est administré par le directeur général du Programme d'avions de combat interarmées du département de la Défense des États-Unis, qui gère le programme en collaboration avec les partenaires et favorise la coopération internationale au sein du bureau du Programme d'avions de combat interarmées. Tous les pays partenaires sont représentés au bureau, qui est responsable de l'acquisition des avions, ce qui comprend la gestion des coûts, du calendrier, des exigences de rendement et des aspects

techniques du programme. On prévoyait, dans le cadre du programme, livrer plus de 3 000 appareils aux pays partenaires, les États-Unis étant censés en acquérir 80 %. Le premier appareil F-35 a été livré à la United States Air Force en juillet 2011.

2.7 Avant la livraison du premier appareil au Canada, un ensemble d'activités doivent être menées pour assurer la mise en service des CF-35A. Le bureau du Programme d'avions de combat interarmées doit s'assurer que les exigences concernant la livraison et l'exploitation de l'appareil sont respectées. Il doit procéder à diverses évaluations, dont des examens de la conception des installations, pour déceler d'éventuelles lacunes. Le cas échéant, la Défense nationale doit établir et appliquer des plans pour remédier à celles-ci.

Rôles et responsabilités

2.8 **Défense nationale** — Cette organisation regroupe les Forces armées canadiennes (qui comprennent l'Aviation royale canadienne) et le ministère de la Défense nationale. Elle est chargée du respect des engagements du Canada envers le NORAD et l'OTAN. La Défense nationale gère la mise en place de l'équipement, de l'infrastructure et des services pour le Projet de capacité future en matière d'avions de chasse, ainsi que l'entretien continu de ses appareils. En ce qui concerne les futurs avions de chasse du Canada, la Défense nationale est également chargée d'améliorer le contrôle aérien et la capacité d'attaque aérienne des Forces armées canadiennes.

2.9 **Construction de Défense Canada** — Cette société d'État assure la passation et la gestion des contrats d'infrastructure de la Défense. Son mandat principal consiste à répondre aux besoins du ministère de la Défense nationale et des Forces armées canadiennes en matière d'infrastructure, de biens immobiliers et d'environnement. À cette fin, Construction de Défense Canada est l'autorité contractante principale pour l'infrastructure de la Défense nationale. Elle gère les contrats et fournit d'autres produits et services immobiliers à valeur ajoutée. La société conclut des contrats pour la conception, le développement et la construction de l'infrastructure liée au Projet de capacité future en matière d'avions de chasse.

2.10 **Services publics et Approvisionnement Canada** — Le Ministère est l'autorité contractante pour l'acquisition des avions de chasse. Il est responsable des processus d'approvisionnement dans le cadre du Projet. Il est également responsable de l'acquisition de l'armement, soit au moyen d'un accord conclu avec le gouvernement américain dans le cadre du programme de ventes militaires étrangères, soit directement auprès des vendeurs.

Objet de l'audit

2.11 Le présent audit visait à déterminer si la Défense nationale avait élaboré des plans pour la mise en service des appareils CF-35A et réalisé des progrès à cet égard de manière à réaliser le projet de capacité en matière d'avions de chasse conformément aux délais et aux budgets prévus, à permettre au gouvernement de respecter ses engagements opérationnels envers le NORAD et l'OTAN et à défendre la souveraineté du Canada.

2.12 Cet audit est important parce que la flotte d'avions de chasse du Canada a pour rôle de défendre l'espace aérien canadien et nord-américain, et parce que la flotte actuelle de CF-18 Hornet approche de la fin de sa durée de vie utile. Les avions de chasse canadiens, qui sont les principaux appareils canadiens affectés au NORAD, sont continuellement en état d'alerte afin de répondre aux éventuelles menaces aériennes qui pèsent sur l'Amérique du Nord.

2.13 La section intitulée [À propos de l'audit](#), à la fin du présent rapport, donne des précisions sur l'objectif, l'étendue, la méthode et les critères de l'audit.

Constatations et recommandations

Des retards et des risques importants pourraient compromettre la mise en service des CF-35A dans les délais prévus

Importance de cette constatation

2.14 Cette constatation est importante parce que la flotte actuelle d'avions de chasse du Canada approche de la fin de sa durée de vie utile et doit être remplacée rapidement afin de respecter des engagements opérationnels tels que la défense du Canada et de l'Amérique du Nord. Le Projet de capacité future en matière d'avions de chasse étant un projet vaste qui s'étend sur plusieurs années et fait intervenir diverses parties, il est essentiel d'avoir une planification efficace et de bonnes pratiques de gestion des risques afin d'assurer la réussite du Projet, d'éviter des lacunes quant à la capacité du pays en matière d'avions de chasse et de bien gérer les coûts.

Contexte

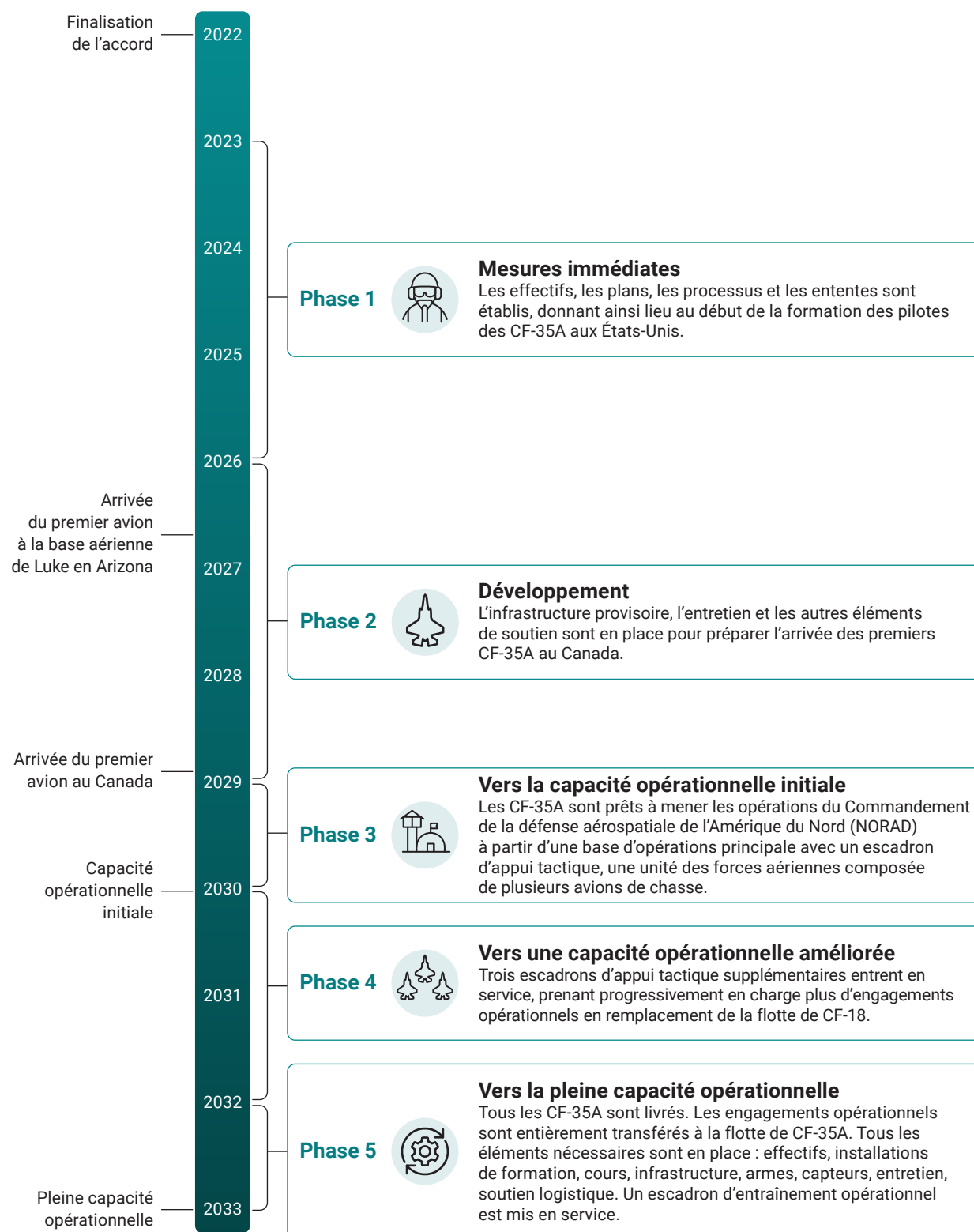
2.15 Le Projet de capacité future en matière d'avions de chasse est divisé en cinq phases de mise en œuvre comprenant chacune diverses étapes clés (voir [la pièce 2.2](#)) visant à mettre en service les CF-35A au Canada.

2.16 Les CF-35A remplaceront les CF-18 Hornet actuellement en service. La flotte de CF-18 sera graduellement mise hors service entre 2025 et 2032.

2.17 L'Aviation royale canadienne exploite des avions de chasse sur deux bases d'opérations principales situées à Cold Lake (Alberta) et à Bagotville (Québec). Elle mène également des opérations de soutien à d'autres emplacements (voir [la pièce 2.3](#)).

2.18 Le Projet de capacité future en matière d'avions de chasse prévoit la construction de deux nouvelles installations pour escadrons de chasse, une à Cold Lake et une à Bagotville. Ce sont principalement les exigences de sécurité liées aux nouveaux avions de chasse qui ont rendu ces nouvelles installations nécessaires. Par exemple, la conception des installations intègre une protection nécessaire pour protéger les renseignements confidentiels et classifiés.

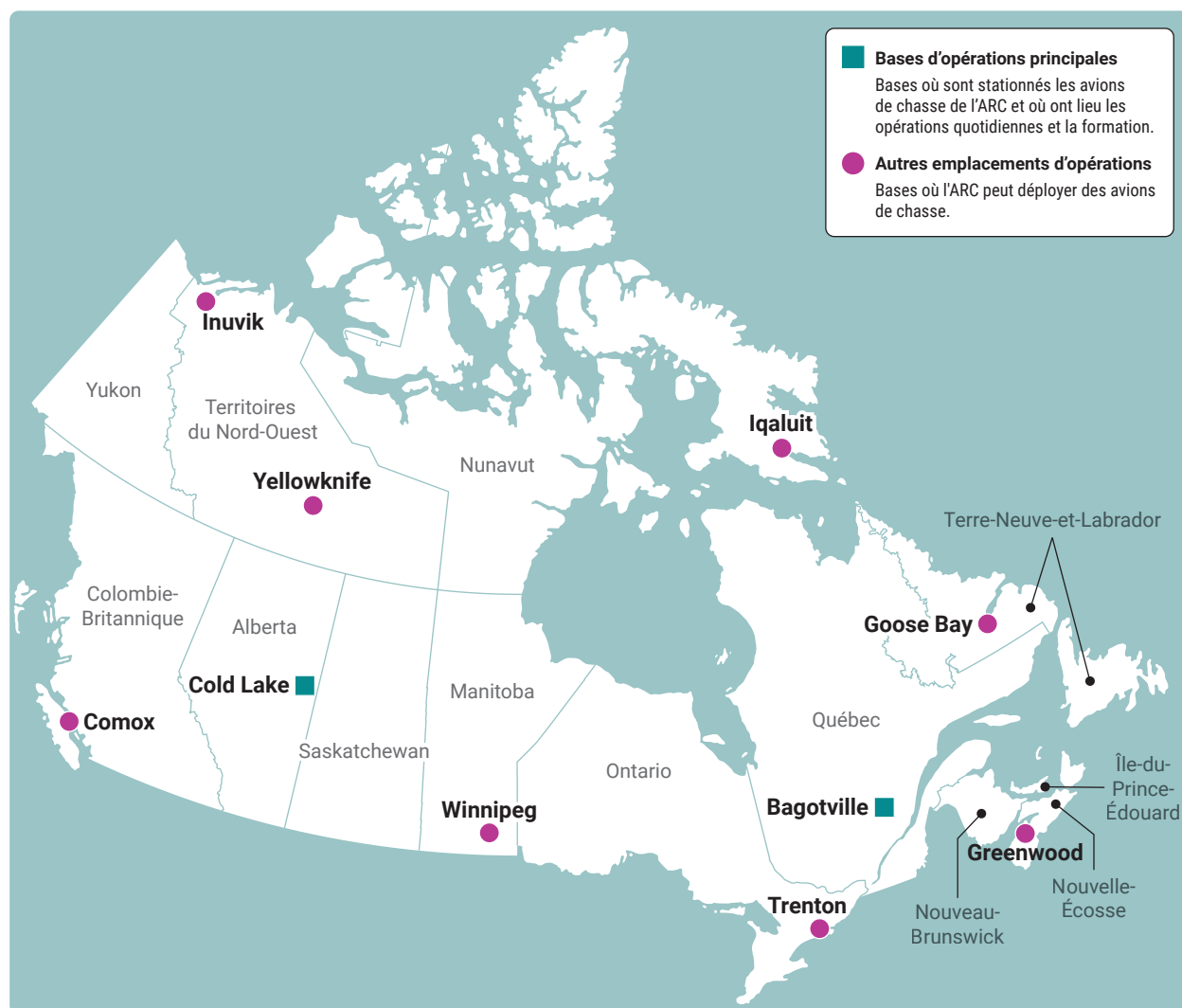
Pièce 2.2 — Calendrier de mise en œuvre du Projet de capacité future en matière d'avions de chasse



Source : D'après des données provenant de la Défense nationale

[Lire la description textuelle de la pièce 2.2](#)

Pièce 2.3 — Bases de chasseurs de l'Aviation royale au Canada



ARC : Aviation royale canadienne

Source : D'après des données provenant de la Défense nationale

[Lire la description textuelle de la pièce 2.3](#)

Retards dans la construction des installations pour escadrons de chasse

Constatations

2.19 Nous avons constaté que la construction des installations pour escadrons de chasse à Cold Lake et à Bagotville avait pris plus de trois ans de retard par rapport au calendrier prévu. À l'origine, ces installations étaient censées être prêtes pour l'arrivée du premier appareil au Canada en 2028. Au moment de l'audit, la date d'achèvement

prévue de construction de ces installations avait été repoussée à 2031. En effet, le Ministère avait déterminé qu'il fallait remanier d'importants éléments de la conception de ces deux installations après la sélection de l'appareil et la définition d'exigences supplémentaires par la Défense nationale et le bureau du Programme d'avions de combat interarmées.

2.20 Le Ministère a commencé la conception des installations pour escadrons de chasse en 2020. Étant donné que l'appel d'offres pour la sélection de l'avion était en cours à l'époque, on cherchait à concevoir des installations qui pourraient accueillir l'un des trois modèles d'avion en lice. Cette méthode a été adoptée parce que la Défense nationale s'attendait à ce que la conception et la construction des installations prennent plus de temps que la livraison des avions. Cependant, une fois que le CF-35A a été sélectionné en décembre 2022, la Défense nationale a reçu des exigences plus détaillées concernant les installations, et la conception a dû être considérablement modifiée parce qu'elle ne répondait pas aux besoins de l'avion.

2.21 Ainsi, lorsque le bureau du Programme d'avions de combat interarmées a évalué l'état d'avancement de la conception des installations en novembre 2023, la maturité de conception a été évaluée à 10 % pour Cold Lake et à 15 % pour Bagotville. Afin de respecter le calendrier initial, il aurait fallu que la maturité de conception se rapproche de 35 %, ce que vise habituellement le bureau du Programme lors de cette évaluation. Toutefois, puisqu'il avait fallu revoir la conception, la Défense nationale ne s'attendait pas à atteindre cette première étape clé. Une autre évaluation a donc eu lieu en décembre 2024 pour les installations de Cold Lake et en janvier 2025 pour celles de Bagotville. La maturité de conception atteignait alors l'objectif prévu de 35 % aux deux emplacements, ce qui signifiait que les installations devraient être prêtes comme prévu en 2031.

2.22 Étant donné que les installations accusaient un retard de plus de trois ans, la Défense nationale a préparé un plan d'exploitation temporaire. Ce plan doit lui permettre d'exploiter et de maintenir en service la flotte d'appareils CF-35A entre l'arrivée du premier appareil au Canada à la fin de 2028 et le moment où l'infrastructure permanente sera prête à Cold Lake. Le plan prévoyait l'acquisition d'installations mobiles, en plus de la rénovation d'installations existantes de la base. Nous avons constaté que cette initiative en était encore à ses débuts et que la planification détaillée et l'établissement du calendrier des travaux n'étaient pas encore terminés. L'acquisition de ces installations temporaires fera augmenter le coût total prévu de l'infrastructure du Projet de capacité future en matière d'avions de chasse; cependant, aucune estimation n'était encore disponible au moment de l'audit.

2.23 En juin 2024, le bureau du Programme d'avions de combat interarmées a évalué le plan d'exploitation temporaire pour déterminer dans quelle mesure la Défense nationale était prête à accueillir le

premier avion à Cold Lake en décembre 2028. La cote globale « ROUGE » a été attribuée à l'issue de cette évaluation, ce qui signifie qu'il restait d'importants problèmes à régler nécessitant l'intervention de la haute direction, notamment :

- l'absence d'un plan confirmé pour développer les connaissances et les compétences des pilotes en attendant l'achèvement des installations de formation permanentes;
- la capacité insuffisante d'entretien du matériel de soutien. Le personnel d'ingénierie du Ministère a fait savoir au bureau du Programme d'avions de combat interarmées qu'il ne pourrait pas assurer le soutien à la fois des opérations menées avec le CF-18 et de celles menées avec le CF-35A.

2.24 La Défense nationale a préparé des plans d'action pour résoudre les problèmes cernés lors de l'évaluation du plan d'exploitation temporaire et surveillait les progrès réalisés. Par exemple, l'achat de deux modules d'entraînement déployables a été approuvé en juillet 2024 pour les installations de formation des pilotes. Au moment de l'audit, il était trop tôt pour savoir si les mesures prévues permettraient de régler les problèmes avant l'arrivée du premier appareil au Canada en 2028.

Risque important de pénurie de pilotes

Constatations

2.25 Nous avons constaté que la pénurie de pilotes qualifiés constituait un risque réel pour la transition des CF-18 aux CF-35A. Dans notre [rapport 3, « La force aérienne de combat du Canada – Défense nationale »](#), présenté dans le cadre des Rapports de la vérificatrice générale du Canada au Parlement du Canada 2018, nous avons indiqué que la pénurie de pilotes était, pour la Défense nationale, le principal obstacle au respect des exigences opérationnelles des CF-18. Or, la pénurie de pilotes n'était toujours pas réglée au moment du présent audit. Pour que la flotte d'appareils CF-35A soit pleinement opérationnelle, l'Aviation royale canadienne a besoin de plus de pilotes formés.

2.26 La formation consiste à former à la fois les pilotes actuels de CF-18 et de nouveaux pilotes aux CF-35A. D'après les prévisions de la Défense nationale au moment de l'audit, le programme prévu de formation de pilotes ne permettra pas d'avoir suffisamment de pilotes d'ici 2032-2033 pour atteindre la pleine capacité opérationnelle. Le Ministère n'avait pas encore ajusté le plan parce qu'il examinait des solutions pour régler ce problème.

2.27 La Défense nationale est confrontée à un problème semblable en ce qui concerne les personnes formées pour l'entretien des appareils CF-35A. Au moment de l'audit, il y avait une pénurie de techniciennes et techniciens d'entretien d'avions de chasse. Cependant, selon le plan de formation du Ministère, cette pénurie devrait être résorbée d'ici 2033-2034.

2.28 Notre recommandation pour cette section figure au [paragraphe 2.37](#).

Pratiques de gestion des risques déficientes

Constatations

2.29 Nous avons constaté que l'approche de la Défense nationale quant à la gestion des risques liés au Projet de capacité future en matière d'avions de chasse était réactive. Autrement dit, le Ministère avait mis au point des plans d'atténuation visant à réduire au minimum l'effet des risques lorsqu'ils se concrétisaient, plutôt que de prendre des mesures proactives pour éviter que les menaces ne se concrétisent ou de mettre en place des plans d'urgence.

2.30 Le Ministère disposait d'un registre des risques énumérant 24 risques relevés et évalués au moment de l'audit. Cependant, comme ces risques n'avaient pas tous été approuvés par les responsables du Projet, ils ne faisaient pas l'objet d'un suivi constant, et aucune mesure d'atténuation n'était prévue. Nous avons par exemple examiné les risques liés aux échéanciers et au coût. Nous avons constaté qu'au moment de l'audit, six risques n'avaient pas été approuvés par les responsables du Projet et ne faisaient l'objet d'aucun plan d'atténuation. Parmi ces risques, les deux qui étaient liés au coût concernaient les variations du cours des devises étrangères et l'inflation. Même s'il était peu probable, selon le registre des risques, que ces risques se concrétisent, le Ministère était censé les surveiller en raison de leurs répercussions possibles, ce qu'il n'a pas toujours fait (voir le [paragraphe 2.41](#)).

2.31 Nous avons également constaté, en ce qui concerne les risques approuvés, que les plans d'atténuation visant à prévenir les risques ou à y faire face manquaient de robustesse et étaient présentés comme des énoncés d'intention plutôt que comme des mesures ciblées pouvant être surveillées. Les plans d'atténuation ne contenaient pas d'échéancier ni de coût de mise en œuvre. Nous avons constaté que certains des risques s'étaient concrétisés. Par exemple, l'infrastructure requise ne serait pas prête à temps pour réaliser les étapes clés du Projet. Un plan d'urgence a alors été adopté, avant la concrétisation du risque, afin que les activités soient menées à partir d'installations temporaires; cependant, ce plan ne prévoyait pas de mesures concrètes

ni d'estimation des coûts. La mise au point d'un plan d'exploitation temporaire après la concrétisation du risque a exercé plus de pression sur l'équipe de projet, mettant en jeu l'achèvement de l'infrastructure définitive en temps voulu.

Recommandation

2.32 La Défense nationale devrait achever l'identification et l'évaluation des risques auxquels pourrait faire face le Projet de capacité future en matière d'avions de chasse, mettre au point des mesures d'atténuation des risques claires et précises, et évaluer l'efficacité de ces mesures.

Réponse du Ministère — Recommandation acceptée.

Les réponses détaillées se trouvent dans les [Recommandations et réponses](#) à la fin du présent rapport.

Plans incomplets et mise en œuvre lente

Constatations

2.33 Nous avons constaté que les plans visant la mise en service des appareils CF-35A n'étaient pas encore entièrement élaborés ou mis en œuvre et que l'exécution de certains de leurs aspects était lente. Étant donné l'envergure du Projet de capacité future en matière d'avions de chasse, la Défense nationale a mis en œuvre différents plans pour encadrer les multiples composantes du Projet, l'objectif étant d'en améliorer la coordination et la gestion (voir la [pièce 2.4](#)). En outre, de nouveaux plans ont été préparés pour répondre aux nouveaux défis auxquels le Projet était confronté (voir la [pièce 2.4](#); les constatations sont présentées dans d'autres sections du rapport).

Pièce 2.4 — Les plans du Projet de capacité future en matière d'avions de chasse n'étaient pas encore entièrement élaborés ou mis en œuvre au 30 septembre 2024

Type de plan	Objet	Ce que nous avons constaté
Plan directeur de mise en œuvre	Document évolutif clé décrivant le déroulement de la transition des CF-18 aux CF-35A. Donne une vue d'ensemble des cinq phases de la mise en œuvre.	Des détails ont été ajoutés à l'approche de chaque phase de mise en œuvre. Cependant, le niveau de détail des éléments de la première phase, « Mesures immédiates », était très variable. Certains domaines, comme le renseignement, étaient expliqués en détail, tandis que d'autres, comme la planification des effectifs, étaient incomplets.

Type de plan	Objet	Ce que nous avons constaté
Plans auxiliaires	Plans détaillés abordant les éléments du Projet, par exemple : • Infrastructures • Opérations • Effectifs • Formation • Entretien des avions • Acquisition d'armes	La plupart de ces plans avaient été mis en place, mais leur élaboration n'était pas encore tout à fait achevée.
Plan d'exploitation temporaire	Plan pour exploiter et maintenir en service la flotte d'appareils CF-35A, de l'arrivée du premier appareil au Canada à la fin de 2028 jusqu'au moment où l'infrastructure permanente de Cold Lake sera prête.	Cette initiative n'en était encore qu'à ses débuts. Une évaluation a permis de constater qu'il restait d'importants problèmes à régler et que ceux-ci nécessitaient l'intervention de la haute direction. Voir les paragraphes 2.22 et 2.23
Plans d'action	Plans pour résoudre les problèmes cernés lors de l'évaluation du plan d'exploitation temporaire du bureau du Programme d'avions de combat interarmées.	Il était trop tôt pour savoir si les mesures prévues permettraient de régler les problèmes relevés. Voir le paragraphe 2.24
Plans d'atténuation	Plans pour prévenir les risques liés au Projet en général ou y répondre.	En ce qui concerne les risques approuvés, les plans d'atténuation visant à prévenir les risques ou à y faire face manquaient de robustesse et étaient présentés comme des énoncés d'intention plutôt que comme des mesures ciblées pouvant être surveillées. Voir le paragraphe 2.31

Source : D'après notre analyse d'informations provenant de la Défense nationale

2.34 Nous avons également constaté que la Défense nationale mettait au point un calendrier principal intégré pour la transition des CF-18 aux CF-35A. Cet outil de travail devait permettre d'identifier les interdépendances qui existent au sein du Projet entre les nombreux plans qui appuient le plan directeur de mise en œuvre. Il serait également utilisé, à terme, pour assurer le suivi du rendement et des progrès réalisés dans le cadre du Projet. Au moment de l'audit, le calendrier principal intégré n'était pas encore achevé et n'était pas assez détaillé pour donner une vue d'ensemble intégrée du Projet. En somme, la

planification n'était pas suffisamment détaillée, et cette situation risquait de faire en sorte que les mesures ne seraient pas prises en temps opportun et de façon coordonnée.

2.35 Un des objectifs du plan directeur de mise en œuvre est de faire concorder la mise en œuvre du projet de la Défense nationale avec les principales étapes d'évaluation du bureau du Programme d'avions de combat interarmées. Nous avons constaté que les évaluations requises au moment de l'audit avaient eu lieu et que certaines de ces évaluations, comme celles mentionnées aux [paragraphes 2.21](#) et [2.23](#), avaient révélé d'importantes lacunes à corriger. La mise en service des appareils pourrait être retardée si la Défense nationale ne remédie pas rapidement à ces lacunes.

2.36 Nous avons également constaté la lenteur des progrès par rapport à certains aspects du plan directeur de mise en œuvre. La dotation, par exemple, accuse du retard. D'après le plan, 47 des 246 postes permanents à pourvoir dans les domaines de la planification des missions, de la logistique et de la sécurité devaient être pourvus d'ici le 1^{er} septembre 2024, mais seulement 14 l'avaient été (soit 30 %). En outre, les dépenses d'infrastructure pour le Projet de capacité future en matière d'avions de chasse au cours de l'exercice 2023-2024 étaient de 50 % inférieures à ce qui avait été prévu, en raison de retards dans la finalisation de la conception des installations pour escadrons de chasse.

Recommandation

2.37 La Défense nationale devrait agir immédiatement afin d'achever les plans et échéanciers du projet de mise en service des appareils CF-35A et les mettre en œuvre rapidement.

Réponse du Ministère — Recommandation acceptée.

Les réponses détaillées se trouvent dans les [Recommandations et réponses](#) à la fin du présent rapport.

Les coûts estimatifs du Projet de capacité future en matière d'avions de chasse ont beaucoup augmenté depuis 2022, et pourtant ils ne comprenaient pas tous les éléments requis

Importance de cette constatation

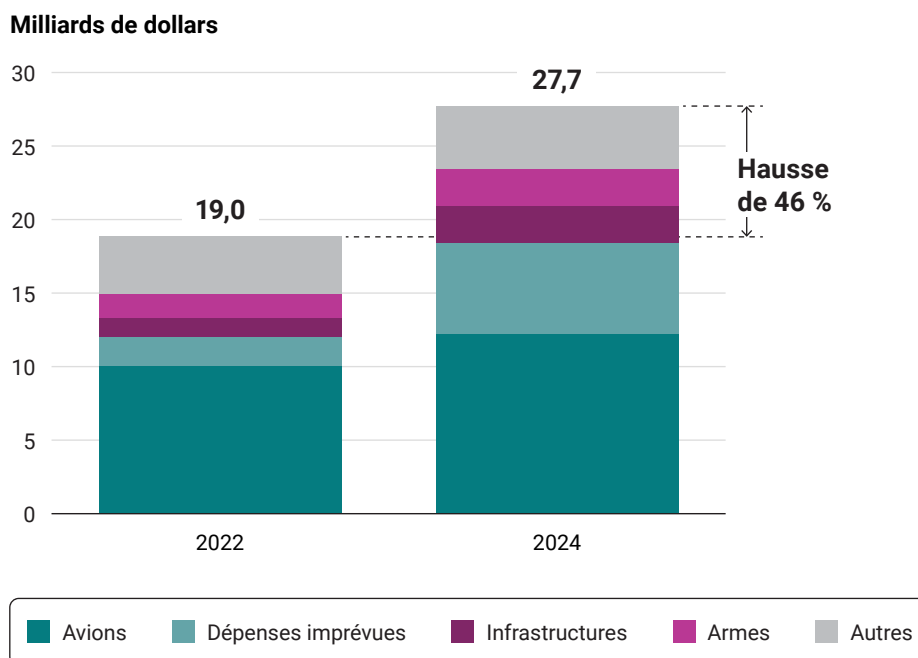
2.38 Cette constatation est importante parce que la Défense nationale et les parlementaires ont besoin de renseignements complets et exacts pour prendre des décisions éclairées. Les grands projets d'acquisition de la Défense nationale doivent être bien définis et gérés, car ils coûtent des milliards de dollars.

Hausse importante des coûts d'acquisition estimatifs

Constatations

2.39 Nous avons constaté que les coûts estimatifs du Projet de capacité future en matière d'avions de chasse avaient augmenté de 46 % entre 2022 et 2024, soit une augmentation de 8,7 milliards de dollars (voir la [pièce 2.5](#)). En janvier 2023, le gouvernement avait en effet annoncé que les coûts d'acquisition étaient évalués à 19,0 milliards de dollars, d'après un exercice d'établissement des coûts datant de 2022. Or, selon les estimations les plus récentes de la Défense nationale, les coûts sont à présent estimés à 27,7 milliards de dollars.

Pièce 2.5 – Hausse de 46 % des coûts estimatifs du Projet de capacité future en matière d'avions de chasse de 2022 à 2024



Remarque : Les montants ont été arrondis.

Source : D'après des données provenant de la Défense nationale

[Lire la description textuelle de la pièce 2.5](#)

2.40 Nous avons constaté que les estimations faites par la Défense nationale en 2022 reposaient sur des données obsolètes à l'époque. L'information utilisée pour effectuer ces estimations avait été recueillie au cours du processus concurrentiel d'acquisition des CF-35A de 2019. Nous avons constaté que le Ministère n'utilisait pas les estimations annuelles de 2022 produites par le bureau du Programme d'avions de combat interarmées, qui étaient plus à jour que celles de 2019 et qui indiquaient que le coût des appareils avait déjà fortement augmenté. Nous avons également constaté que le niveau de confiance de la Défense nationale à l'égard de son estimation de 2022 n'était que de 50 %, ce qui signifie que le Ministère s'attendait tout autant à ce que le coût final dépasse l'estimation qu'à ce qu'il y corresponde.

2.41 L'évaluation des risques effectuée par la Défense nationale indiquait que pour réduire le risque que les coûts d'acquisition et d'entretien dépassent ceux prévus, l'équipe de projet surveillerait l'inflation et le cours des devises étrangères afin de tenir compte de leurs répercussions lors de la prise de décision. Nous avons constaté que le Ministère avait révisé les coûts estimatifs du Projet de capacité future en matière d'avions de chasse en mai 2024. À notre avis, étant donné son faible niveau de confiance à l'égard de l'estimation et l'information qui lui était disponible, le Ministère aurait dû réviser les coûts estimatifs plus tôt.

2.42 Nous avons constaté que la hausse des coûts, désormais estimés par le Ministère à 27,7 milliards de dollars, était attribuable en grande partie à des facteurs mondiaux, soit :

- l'inflation;
- les variations du cours des devises étrangères;
- la hausse de la demande de munitions dans le monde.

2.43 Pour ce qui est du Projet de capacité future en matière d'avions de chasse en tant que tel, les estimations des coûts ont également augmenté fortement en raison de l'augmentation du coût des CF-35A et de complications imprévues quant à l'infrastructure découlant des spécifications de l'appareil.

2.44 En date du 31 mars 2025, le Ministère s'était engagé à verser 935 millions de dollars au gouvernement américain pour la production des quatre premiers appareils CF-35A et la fourniture des articles à long délai de livraison nécessaires à la production de huit autres avions. De cette somme, 197 millions de dollars ont déjà été versés au gouvernement américain.

2.45 La Défense nationale a également consacré 516 millions de dollars au Projet, dont :

- 270 millions pour la conception de l'infrastructure et la préparation des sites au Canada;
- 85 millions pour le bureau de gestion de projets de la Défense nationale;
- 161 millions pour sa participation en tant que partenaire du Programme d'avions de combat interarmées F-35.

Recommandation

2.46 La Défense nationale devrait réexaminer l'estimation des coûts du Projet de capacité future en matière d'avions de chasse au moins une fois l'an et rectifier les montants au besoin afin de disposer de renseignements à jour et exacts pour la prise de décision.

Réponse du Ministère — Recommandation acceptée.

Les réponses détaillées se trouvent dans les [Recommandations et réponses](#) à la fin du présent rapport.

Éléments supplémentaires nécessaires pour la mise en service des CF-35A

Constatations

2.47 Nous avons constaté que la portée du Projet de capacité future en matière d'avions de chasse, telle qu'elle a été définie initialement, ne suffisait pas en soi pour que la flotte de CF-35A soit pleinement opérationnelle, car il y manquait des éléments essentiels. Ainsi, le coût pour atteindre la pleine capacité opérationnelle sera supérieur d'au moins 5,5 milliards de dollars au coût estimé à 27,7 milliards par la Défense nationale en 2024 pour ce projet.

2.48 Dans le cadre du Projet de capacité future en matière d'avions de chasse, la Défense nationale a réalisé des évaluations et des analyses entre 2018 et 2022 afin de déterminer la portée de l'infrastructure nécessaire pour assurer la capacité future du Canada en matière d'avions de chasse à l'échelle du pays. Alors que le Projet prévoyait la construction de deux installations pour escadrons de chasse aux deux bases d'opérations principales de Cold Lake et de Bagotville, les évaluations et les analyses ont révélé qu'il faudrait beaucoup plus d'infrastructures que ce qu'on avait initialement pensé ou budgété dans le cadre du Projet de capacité future en matière d'avions de chasse. Le Ministère a donc lancé en 2022 un autre projet, le Projet d'infrastructure pour les chasseurs de défense du Canada, dont le coût est estimé à 7 milliards de dollars. Ce projet a été lancé dans le cadre de l'initiative élargie de modernisation du NORAD.

2.49 Sur les 33 éléments inclus dans le Projet d'infrastructure pour les chasseurs de défense du Canada, 20 (dont le coût initial était estimé à plus de 4 milliards de dollars) étaient nécessaires à la mise en service des CF-35A aux bases d'opérations principales de Bagotville et de Cold Lake. Il s'agit notamment :

- de la modernisation du réseau électrique;
- de la mise à niveau de la gestion de l'information et de la technologie de l'information;
- d'hangarets (pour l'entreposage des avions);
- d'installations de stockage de pièces et d'armes.

Certains des 13 éléments restants permettraient de mieux exploiter la capacité des appareils à l'échelle du pays, et notamment aux emplacements prévus dans le Nord (voir la [pièce 2.3](#)).

2.50 Nous avons également constaté que les armes requises ne seraient pas toutes achetées dans le cadre du Projet de capacité future en matière d'avions de chasse. La Défense nationale était chargée de définir le type et les quantités d'armes nécessaires pour les CF-35A, mais elle ne prévoyait acquérir, dans le cadre du Projet, qu'une partie des armes nécessaires pour atteindre la pleine capacité opérationnelle en 2033-2034. Des missiles, dont le coût est estimé à 1,5 milliard de dollars supplémentaires, étaient également nécessaires pour rendre les CF-35A pleinement opérationnels pour cette date. Ils devaient être achetés dans le cadre d'autres projets d'acquisition d'armement aérien perfectionné. Nous avons toutefois constaté que certains de ces missiles pourraient être utilisés par les CF-18 au cours de la période de transition.

Recommandation

2.51 Au moment de rendre compte publiquement des coûts estimatifs de la mise en service des appareils CF-35A, la Défense nationale devrait inclure tous les éléments requis pour atteindre la pleine capacité opérationnelle.

Réponse du Ministère — Recommandation acceptée.

Les réponses détaillées se trouvent dans les [Recommandations et réponses](#) à la fin du présent rapport.

Conclusion

2.52 Nous avons conclu que la Défense nationale n'avait pas encore élaboré tous les plans de mise en service des appareils CF-35A. Les progrès réalisés par rapport à certains aspects des plans étaient lents et les coûts estimatifs avaient beaucoup augmenté. La réalisation du projet de capacité en matière d'avions de chasse risquait par conséquent de ne pas respecter les délais ni le budget et de ne pas permettre au gouvernement de remplir ses engagements opérationnels.

À propos de l'audit

Le présent rapport de certification indépendant sur la préparation et les progrès réalisés en vue de la mise en service des avions de chasse CF-35A a été préparé par le Bureau du vérificateur général du Canada. Notre responsabilité était de donner de l'information, une assurance et des avis objectifs au Parlement en vue de l'aider à examiner soigneusement la gestion que fait le gouvernement des ressources et des programmes et d'exprimer une conclusion quant à la conformité du Projet de capacité future en matière d'avions de chasse de la Défense nationale, dans tous ses aspects importants, aux critères applicables.

Tous les travaux effectués dans le cadre du présent audit ont été réalisés à un niveau d'assurance raisonnable conformément à la Norme canadienne de missions de certification (NCMC) 3001 – Missions d'appréciation directe de Comptables professionnels agréés du Canada (CPA Canada), qui est présentée dans le Manuel de CPA Canada – Certification.

Le Bureau du vérificateur général du Canada applique la Norme canadienne de gestion de la qualité (NCGQ) 1, Gestion de la qualité par les cabinets qui réalisent des audits ou des examens d'états financiers, ou d'autres missions de certification ou de services connexes. Cette norme exige que le BVG conçoive, mette en place et fasse fonctionner un système de gestion de la qualité qui comprend des politiques ou des procédures conformes aux règles de déontologie, aux normes professionnelles et aux exigences légales et réglementaires applicables.

Lors de la réalisation de nos travaux d'audit, nous avons respecté les règles sur l'indépendance et les autres règles de déontologie définies dans les codes de déontologie pertinents applicables à l'exercice de l'expertise comptable au Canada, qui reposent sur les principes fondamentaux d'intégrité, d'objectivité, de compétence professionnelle et de diligence, de confidentialité et de conduite professionnelle.

Conformément à notre processus d'audit habituel, nous avons obtenu ce qui suit de la direction de chaque entité :

- la confirmation de sa responsabilité à l'égard de l'objet considéré;
- la confirmation que les critères étaient valables pour la mission;
- la confirmation qu'elle nous a fourni tous les renseignements dont elle a connaissance et qui lui ont été demandés ou qui pourraient avoir une incidence importante sur les constatations ou la conclusion contenues dans le présent rapport;
- la confirmation que les faits présentés dans le rapport sont exacts.

Objectif de l'audit

L'objectif de l'audit consistait à déterminer si la Défense nationale avait élaboré des plans pour la mise en service des appareils CF-35A et avait réalisé des progrès à cet égard de manière à réaliser le projet de capacité en matière d'avions de chasse conformément aux délais et aux budgets prévus, à permettre au gouvernement de remplir ses engagements opérationnels envers le Commandement de la défense aérospatiale de l'Amérique du Nord (NORAD) et l'Organisation du traité de l'Atlantique Nord (OTAN) et à défendre la souveraineté du Canada.

Étendue et méthode

L'audit portait sur le Projet de capacité future en matière d'avions de chasse de la Défense nationale. Nous avons examiné la planification faite par le Ministère en prévision de la mise en service des avions de chasse. Plus précisément, nous nous sommes penchés sur le caractère adéquat des plans élaborés pour la transition des CF-18 aux CF-35A et pour la mise en place de l'infrastructure, des effectifs, de la formation et des activités d'entretien nécessaires. Il s'agissait notamment de déterminer si les plans étaient clairs en ce qui concerne les produits livrables, les échéanciers et l'affectation des ressources.

Nous avons examiné si le Projet de capacité future en matière d'avions de chasse était en voie d'atteindre ses objectifs de mise en œuvre. Cet examen comprenait l'évaluation du degré de progrès accompli quant à la mise en œuvre des plans. Nous avons également cherché à déterminer si les risques associés à la mise en service des appareils en temps voulu et en respectant le budget établi étaient gérés conformément aux pratiques exemplaires.

Les éléments probants ont été obtenus principalement par l'analyse des documents et des données financières recueillis auprès de la Défense nationale.

Bien qu'aucune de nos constatations ne les concerne directement, nous avons recueilli des éléments probants auprès de Construction de Défense Canada et de Services publics et Approvisionnement Canada. Nous avons examiné les documents pertinents du Cabinet et du Conseil du Trésor que nous avons obtenus directement du Bureau du Conseil privé et du Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada, respectivement. Nos travaux d'examen comprenaient également des entrevues avec des représentantes et des représentants du Ministère et avec le directeur parlementaire du budget, ainsi que des visites à la base de chasseurs de Cold Lake et au bureau du Programme d'avions de combat interarmées à Washington.

Nous n'avons examiné ni la stratégie ni le processus ayant abouti aux ententes visant à acquérir les CF-35A. L'audit n'a pas porté sur le bien-fondé de la sélection du CF-35A ni sur le nombre d'avions qu'achèterait le Canada. Enfin, nous n'avons pas examiné les retombées économiques potentielles de cette acquisition.

Critères

Pour tirer une conclusion par rapport à l'objectif de notre audit, nous avons utilisé les critères suivants :

Critères	Sources
La Défense nationale a mis au point des structures de gouvernance et des plans adéquats pour la mise en service des appareils CF-35A.	• Conseil du Trésor, Politique sur les résultats, 2016 • Conseil du Trésor, Politique sur la planification et la gestion des investissements, 2021 • Conseil du Trésor, Politique sur la sécurité du gouvernement, 2019 • Conseil du Trésor, Directive sur la gestion de projets et programmes, 2019 • Défense nationale, Directive d'approbation des projets, 2019 et 2024 • Défense nationale, Directive et ordonnance administrative de la défense 3000-0, « Acquisition et soutien du matériel », 2018 • Défense nationale, Protection, Sécurité, Engagement : La politique de défense du Canada, 2017 • Rapports pertinents des institutions supérieures de contrôle des finances publiques sur les pratiques exemplaires en la matière et sur les leçons tirées du Programme d'avions de combat interarmées F-35
La Défense nationale met en œuvre ses plans de mise en service des appareils CF-35A conformément aux coûts et aux calendriers établis	• Loi sur la défense nationale • Loi sur la production de défense • Lettre de mandat supplémentaire du ministre de la Défense nationale, 2021 • Défense nationale, Protection, Sécurité, Engagement : La politique de défense du Canada, 2017 • Conseil du Trésor, Politique sur les résultats, 2016 • Conseil du Trésor, Directive sur la gestion de projets et programmes, 2019 • Défense nationale, Directive d'approbation des projets, 2019 et 2024 • Bureau du Conseil privé, Condition féminine Canada et Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada, Plan d'action sur l'analyse comparative entre les sexes (2016-2020)

Critères	Sources
La Défense nationale a cerné et évalué les risques liés à la mise en service des appareils CF-35A.	• Conseil du Trésor, Cadre stratégique de gestion du risque, 2010
La Défense nationale a défini et mis en œuvre des mesures d'atténuation des risques liés à la mise en service des appareils CF-35A.	• Conseil du Trésor, Directive sur la gestion de projets et programmes, 2019
La Défense nationale a surveillé la mise en œuvre des mesures d'atténuation des risques liés à la mise en service des appareils CF-35A et elle a rendu compte des résultats à cet égard.	• Défense nationale, Directive d'approbation des projets, 2019 et 2024 • Défense nationale, Directive et ordonnance administrative de la défense 3000-0, « Acquisition et soutien du matériel », 2018

Période visée par l'audit

L'audit a porté sur la période allant du 1^{er} janvier 2023 au 30 septembre 2024. Il s'agit de la période à laquelle s'applique la conclusion de l'audit. Toutefois, afin de mieux comprendre l'objet considéré de l'audit, nous avons aussi examiné certains dossiers antérieurs à cette période.

Date du rapport

Nous avons fini de rassembler les éléments probants suffisants et appropriés à partir desquels nous avons fondé notre conclusion le 23 mai 2025, à Ottawa, au Canada.

Équipe d'audit

L'audit a été réalisé par une équipe multidisciplinaire du Bureau du vérificateur général du Canada (BVG) dirigée par Nicholas Swales, directeur principal. Le directeur principal est responsable de la qualité de l'audit dans son ensemble; il doit s'assurer notamment que les travaux d'audit sont exécutés conformément aux normes professionnelles, aux exigences des textes légaux et réglementaires applicables ainsi qu'aux politiques et au système de gestion de la qualité du BVG.

Recommandations et réponses

Les réponses figurent telles qu'elles ont été reçues par le Bureau du vérificateur général du Canada.

Dans ce tableau, le numéro du paragraphe qui précède la recommandation indique l'emplacement de la recommandation dans le rapport.

Recommandation	Réponse
2.32 La Défense nationale devrait achever l'identification et l'évaluation des risques auxquels pourrait faire face le Projet de capacité future en matière d'avions de chasse, mettre au point des mesures d'atténuation des risques claires et précises, et évaluer l'efficacité de ces mesures.	Réponse de la Défense nationale — Recommandation acceptée. La Défense nationale identifiera, évaluera et examinera officiellement et régulièrement tous les risques connus liés au PCFAC afin de s'assurer que les risques sont évalués de manière appropriée et que les stratégies d'atténuation restent suffisantes et efficaces. Ces mesures seront achevées d'ici le 30 septembre 2025.
2.37 a Défense nationale devrait agir immédiatement afin d'achever les plans et échéanciers du projet de mise en service des appareils CF-35A et les mettre en œuvre rapidement.	Réponse de la Défense nationale — Recommandation acceptée. La Défense nationale mettra à jour et affinera le plan directeur de mise en œuvre afin de gérer les activités du projet conformément au plan directeur intégré. Comme pour tous les grands projets, les plans relatifs au PCFAC sont évolutifs et continueront d'être surveillés et mis à jour au besoin. De plus, la Défense nationale veillera à ce que le respect du calendrier soit un point permanent à l'ordre du jour des comités de surveillance appropriés afin de permettre une vue d'ensemble de tous les plans nécessaires à la mise en œuvre des chasseurs CF-35A. Ces mesures seront achevées d'ici le 30 novembre 2025.
2.46 La Défense nationale devrait réexaminer l'estimation des coûts du Projet de capacité future en matière d'avions de chasse au moins une fois l'an et rectifier les montants au besoin afin de disposer de renseignements à jour et exacts pour la prise de décision.	Réponse de la Défense nationale — Recommandation acceptée. La Défense nationale examinera les estimations des coûts du projet sur la capacité future des avions de combat chaque année, ou plus fréquemment si des problèmes importants sont relevés. Les estimations actualisées des coûts seront communiquées aux principaux intervenants afin d'éclairer la prise de décisions. Ces mesures seront achevées d'ici le 30 novembre 2025.

Recommandation	Réponse
2.51 Au moment de rendre compte publiquement des coûts estimatifs de la mise en service des appareils CF-35A, la Défense nationale devrait inclure tous les éléments requis pour atteindre la pleine capacité opérationnelle.	Réponse de la Défense nationale – Recommandation acceptée. De nombreuses activités sont nécessaires pour mettre en service les chasseurs CF-35A. Outre le PCFAC, il faut compter les projets d'infrastructure, la formation des pilotes, les logiciels, l'équipement, les aérodromes, les casernes et les missiles, entre autres. Le PCFAC a une portée limitée, telle que définie dans les soumissions approuvées par le Cabinet. La Défense nationale reconnaît les dépendances du PCFAC à l'égard d'autres projets, tels que le Projet d'infrastructure pour les chasseurs de défense du Canada. Nous considérons que ces dépendances sont distinctes du PCFAC, car elles sont nécessaires pour des capacités supplémentaires, et non uniquement pour les chasseurs CF-35A. La Défense nationale continuera de rendre compte des projets spécifiques afin de respecter les exigences en matière de rapports et d'approbation des projets, conformément à la Directive sur la gestion de projets et de programmes du Conseil du Trésor et à la Directive sur l'approbation des projets du MDN. La Défense nationale communiquera le coût global estimé de tous les éléments directement liés à la mise en service des chasseurs CF-35A. Il convient de noter que ces coûts peuvent refléter des éléments distincts de plusieurs projets et initiatives, car certains de ces éléments reflètent les dépenses liées à l'acquisition d'une flotte de chasseurs, mais ne sont pas nécessairement directement liés à la mise en service des chasseurs CF-35A. Ces mesures seront achevées d'ici le 30 novembre 2025.

Annexe — Descriptions textuelles des pièces

Pièce 2.1 — Calendrier des livraisons prévues d'avions de chasse CF-35A — Version textuelle

Ce calendrier répartit le nombre total de 88 avions de chasse CF-35A en fonction de leur date de livraison prévue entre 2026 et 2032.

8 appareils devraient être livrés de 2026 à 2027.

80 appareils devraient être livrés de 2028 à 2032.

En 2026 et 2027, les appareils seront envoyés à la base aérienne de Luke, en Arizona. De 2028 à 2032, ils seront envoyés au Canada.

Source : D'après des données provenant de la Défense nationale

[Retour à la pièce 2.1](#)

Pièce 2.2 — Calendrier de mise en œuvre du Projet de capacité future en matière d'avions de chasse — Version textuelle

Ce calendrier indique les étapes et les phases suivantes :

2022 : Finalisation de l'accord

2023 à 2026 : Phase 1 — Mesures immédiates : Les effectifs, les plans, les processus et les ententes sont établis, donnant ainsi lieu au début de la formation des pilotes des CF-35A aux États-Unis.

Mi-2026 : Arrivée du premier avion à la base aérienne de Luke, en Arizona

2026 à 2029 : Phase 2 — Développement : L'infrastructure provisoire, l'entretien et les autres éléments de soutien sont mis en place pour préparer l'arrivée des premiers CF-35A au Canada.

Fin 2028 : Arrivée du premier avion au Canada

2029 à 2030 : Phase 3 — Vers la capacité opérationnelle initiale : Les CF-35A sont prêts à mener les opérations du Commandement de la défense aérospatiale de l'Amérique du Nord (NORAD) à partir d'une base d'opérations principale avec un escadron d'appui tactique, une unité des forces aériennes composée de plusieurs avions de chasse.

2030 : Capacité opérationnelle initiale

2030 à 2032 : Phase 4 — Vers une capacité opérationnelle améliorée : Trois escadrons d'appui tactique supplémentaires entrent en service, prenant progressivement en charge plus d'engagements opérationnels en remplacement de la flotte de CF-18.

2032 à 2033 : Phase 5 — Vers la pleine capacité opérationnelle : Tous les CF-35A sont livrés. Les engagements opérationnels sont entièrement transférés à la flotte de CF-35A. Tous les éléments nécessaires sont en place : effectifs, installations de formation, cours, infrastructure, armes, capteurs, entretien, soutien logistique. Un escadron d'entraînement opérationnel est mis en service.

2033 : Pleine capacité opérationnelle

Source : D'après des données provenant de la Défense nationale

[Retour à la pièce 2.2](#)

Pièce 2.3 — Bases de chasseurs de l'Aviation royale au Canada — Version textuelle

Cette carte montre les éléments suivants :

Bases d'opérations principales — Bases où sont stationnés les avions de chasse de l'Aviation royale canadienne et où ont lieu les opérations quotidiennes et la formation. Emplacements : Cold Lake, en Alberta, et Bagotville, au Québec.

Autres emplacements d'opérations — Bases où l'Aviation royale canadienne peut déployer des avions de chasse. Emplacements : Comox, en Colombie-Britannique; Inuvik et Yellowknife, aux Territoires du Nord-Ouest; Winnipeg, au Manitoba; Iqaluit, au Nunavut; Trenton, en Ontario; Greenwood, en Nouvelle-Écosse; et Goose Bay, à Terre-Neuve-et-Labrador.

Source : D'après des données provenant de la Défense nationale

[Retour à la pièce 2.3](#)

Pièce 2.5 — Hausse de 46 % des coûts estimatifs du Projet de capacité future en matière d'avions de chasse de 2022 à 2024 — Version textuelle

Ce diagramme à barres empilées montre les coûts d'acquisition estimatifs par catégorie en 2022 et en 2024 :

2022 : Total de 19,0 milliards de dollars

Avions : 10,0 milliards

Dépenses imprévues : 2,0 milliards

Infrastructures : 1,3 milliard

Armes : 1,6 milliard

Autres : 4,0 milliards

2024 : Total de 27,7 milliards de dollars

Avions : 12,2 milliards

Dépenses imprévues : 6,2 milliards

Infrastructures : 2,5 milliards

Armes : 2,5 milliards

Autres : 4,3 milliards

Remarque : Les montants ont été arrondis.

Source : D'après des données provenant de la Défense nationale

[Retour à la pièce 2.5](#)

