



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

Comité permanent des opérations gouvernementales et des prévisions budgétaires

OGGO • NUMÉRO 064 • 1^{re} SESSION • 41^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le jeudi 22 novembre 2012

Président

M. Pat Martin

Comité permanent des opérations gouvernementales et des prévisions budgétaires

Le jeudi 22 novembre 2012

•(0845)

[Traduction]

Le président (M. Pat Martin (Winnipeg-Centre, NPD)): Bonjour, mesdames et messieurs. La réunion du Comité permanent des opérations gouvernementales et des prévisions budgétaires va commencer.

Nous avons le plaisir d'entreprendre aujourd'hui l'étude de la stratégie nationale d'approvisionnement en matière de construction navale. La demande en avait été faite par le Parti libéral, en l'occurrence le vice-président du comité, M. John McCallum, qui ne devrait d'ailleurs pas tarder à se joindre à nous.

Nous avons le plaisir d'accueillir aujourd'hui un grand nombre de personnes qui participent à cette stratégie.

Je crois savoir que la déclaration liminaire du ministère des Travaux publics et Services gouvernementaux sera présentée par le sous-ministre adjoint, M. Tom Ring.

Je suis heureux de vous revoir, monsieur Ring. Puis-je vous demander de nous présenter ceux qui vous accompagnent, avant de faire votre déclaration liminaire?

M. Tom Ring (sous-ministre adjoint, Direction générale des approvisionnements, ministère des Travaux publics et Services gouvernementaux): Merci, monsieur le président. C'est ce que je vais faire.

Nous sommes ravis d'être ici aujourd'hui pour discuter avec vous de la Stratégie nationale d'approvisionnement en matière de construction navale, la SNACN.

Je suis accompagné du contre-amiral Pat Finn, du ministère de la Défense nationale; de Michel Vermette, sous-commissaire de la Garde côtière canadienne; et de M. Scott Leslie, directeur du secrétariat qui a géré le processus engagé dans le cadre de la SNACN.

[Français]

Ce matin, la présentation comporte deux volets. Nous présentons d'abord une courte vidéo montrant le processus concurrentiel unique qui a servi à choisir les deux chantiers navals qui construiront les grands navires du pays au cours des 20 à 30 prochaines années.

[Traduction]

La vidéo va vous être présentée simultanément dans les deux langues officielles. Pour entendre, vous aurez besoin de vos écouteurs, car il n'y aura pas de son dans la salle. Après la vidéo, j'ajouterai quelques mots au sujet du processus de la SNACN.

Le président: Merci, monsieur Ring.

[Projection de la vidéo]

•(0855)

Le président: Monsieur Ring, vous vouliez ajouter quelques mots.

•(0900)

M. Tom Ring: Merci, monsieur le président.

Avant de vous parler de la stratégie, je voudrais vous dire que, si nous avons produit cette vidéo, c'est parce que le succès du processus de sélection nous a amenés à nous demander pourquoi ce processus avait aussi bien marché, qu'est-ce que nous avons fait de différent?

Nous sommes heureux d'avoir pu vous présenter cette vidéo et d'avoir l'occasion de discuter des caractéristiques de la stratégie qui prévoit l'établissement, dès le début, de relations dynamiques et constantes avec l'industrie ou les fournisseurs potentiels, l'application d'un modèle de gouvernance garantissant la prise de bonnes décisions, et enfin le recours à des tierces parties pour nous aider à valider chaque étape du processus.

Le processus de sélection n'est qu'une des cinq étapes que comporte la mise en oeuvre de la SNACN. La première, l'élaboration de la stratégie, a été lancée à l'été 2009, lors du forum sur la construction navale. Cette étape, qui comprenait des consultations avec l'industrie, a conduit à l'annonce de la stratégie en juin 2010.

La deuxième étape, la sélection des chantiers navals, consistait en un concours qui a été lancé à l'été 2010 et qui s'est achevé le 19 octobre 2011.

La troisième étape a consisté à établir des relations avec les deux chantiers navals sélectionnés. Cette étape s'est achevée, pour l'essentiel, par la signature d'ententes-cadres avec les chantiers navals, en février 2012. Mais l'établissement de relations qui vont durer entre 20 et 30 ans est un processus permanent, et nous poursuivons donc nos efforts pour renforcer les relations qui ont été établies entre les ministères responsables de la construction des navires et les deux chantiers navals qui ont été retenus.

La quatrième étape concerne la préparation des chantiers navals pour ce projet de longue haleine. Les deux chantiers navals vont devoir apporter des modifications importantes à leurs installations actuelles. Ils ont déjà commencé à le faire, et c'est là où nous en sommes aujourd'hui.

La cinquième étape concerne la construction des navires. C'est la prochaine étape, qui commencera dès que la conception sera finalisée et que les chantiers navals seront prêts à entreprendre la construction.

[Français]

L'approche utilisée est « concevoir puis construire », c'est-à-dire qu'il faut comprendre les détails de la conception et de la fabrication avant de commencer les travaux. Nous devons collaborer avec les chantiers pour nous assurer qu'ils sont prêts à construire les navires de façon efficace et éviter les cycles d'expansion et de ralentissement. L'approche « concevoir puis construire » comporte moins de risques et améliore l'efficacité du processus de construction navale.

[Traduction]

Les contrats visant la construction des navires comporteront trois étapes: premièrement, les contrats auxiliaires, pour bien définir les besoins et la conception; deuxièmement, les contrats de production et de génie construction, pour parfaire la conception; et troisièmement, les contrats de construction pour construire les navires.

À ce jour, on a conclu des contrats auxiliaires pour les navires de patrouille extracôtiers de l'Arctique, les navires de recherche scientifique, les navires de soutien interarmées et le brise-glace polaire.

Irving Shipbuilding et Vancouver Shipyards ont pour leur part recruté activement des cadres supérieurs, établi des partenariats et amélioré leurs installations. Ils ont également participé à de nombreux séminaires de mobilisation des fournisseurs à l'échelle du pays.

Même si une part importante des travaux de construction des grands navires sera réalisée dans les deux chantiers navals sélectionnés, on estime que l'industrie maritime dans son ensemble pourrait toucher plus de la moitié de la valeur des contrats de construction navale. La répartition du travail tiendra compte des entreprises des secteurs d'activités connexes qui fabriquent de l'équipement destiné aux navires ou qui fournissent des services essentiels dans le cadre du projet. Bon nombre d'entre elles seront certainement des petites et moyennes entreprises.

Comme je l'ai dit tout à l'heure, et vous l'avez vu dans la vidéo, la participation de l'industrie s'est révélée être un facteur clé du succès de la SNACN. Cette participation se poursuit cet automne. En effet, trois grandes consultations ont été engagées au sujet des stratégies d'approvisionnement visant les navires canadiens de combat de surface, le soutien en service des navires de patrouille extracôtiers dans l'Arctique et les navires de soutien interarmées, et les petits navires de la Défense nationale.

Monsieur le président, nous en sommes à la première année d'un programme qui va s'échelonner sur 30 ans. Malgré le travail accompli, il reste encore beaucoup à faire.

Monsieur le président, c'est avec plaisir que mes collègues et moi répondrons à vos questions.

Merci.

• (0905)

Le président: Merci beaucoup, monsieur Ring.

Je suis sûr que mes collègues ont des questions à vous poser.

Lynda Duncan, de l'opposition officielle, va commencer.

Mme Linda Duncan (Edmonton—Strathcona, NDP): Merci, monsieur le président.

Je vous remercie de comparaître à nouveau devant notre comité. Nous avons beaucoup apprécié la séance d'information, et c'est justement parce que nous souhaitons vous revoir que vous êtes ici aujourd'hui. Je suis sûre que nous n'aurons pas le temps de poser toutes nos questions, mais je vais essayer de vous en poser des bonnes pour avoir des réponses intéressantes.

J'aimerais tout d'abord m'adresser au représentant de la Garde côtière. Je suis une grande admiratrice de la Garde côtière, car vous faites un travail important. Nous avons vu, sur Internet, qu'avec le budget initialement prévu, la Garde côtière avait dit que ses biens physiques et techniques risquaient d'être compromis si aucune mesure n'était prise. Vous devez donc être ravis de voir que ça bouge.

Je suis toutefois un peu perplexe lorsque je vois certains chiffres du budget des dépenses. Le rapport publié en ligne sous la rubrique Pêches et Océans indique un montant de 1,2 milliard de dollars sur sept ans, pour financer notamment le brise-glace polaire et quatre navires de recherche scientifique. Mais quand je regarde un autre tableau de ventilation des coûts, je constate qu'on a prévu 3,1 milliards de dollars pour le projet des NPEA. Dans les chantiers de Vancouver Shipyards... En fait, je n'ai trouvé aucun chiffre pour le brise-glace polaire ou pour les navires de recherche scientifique.

Pouvez-vous me dire si tout avance comme prévu en ce qui concerne le financement de ces navires, et s'il s'agit bien des navires dont vous avez besoin pour vous acquitter de votre mandat?

M. Michel Vermette (sous-commissaire, Approvisionnement des navires, Garde côtière canadienne): Merci.

Le budget du brise-glace et des navires de recherche scientifique s'élève à un total de 1,2 milliard de dollars. Ces navires devraient être construits dans la limite de ce budget. De ce total, 800 millions sont prévus pour le brise-glace polaire, et un peu moins de 400 millions pour les quatre navires de recherche scientifique.

Nous travaillons d'arrache-pied avec le chantier naval, pour ce qui est des navires de recherche scientifique, et avec notre concepteur, pour ce qui est du brise-glace polaire, pour nous assurer que tous ces bâtiments auront les capacités prévues, dans les limites des budgets fixés.

Mme Linda Duncan: Merci.

Je comprends que votre cible... Mais le brise-glace va être construit par Irving ou par Vancouver Shipyards?

M. Michel Vermette: Le brise-glace polaire va être construit par Vancouver Shipyards.

Mme Linda Duncan: Bien. À quelle date exactement pensez-vous commencer la construction?

M. Michel Vermette: Nous devons encore avoir de longues discussions avec Vancouver Shipyards au sujet de la conception. Pour le moment, nous prévoyons livrer ce navire en 2017, ce qui signifie que nous devons commencer la construction en 2015.

Mme Linda Duncan: Quand vous lancez un appel d'offres — le secrétariat nous a déjà expliqué tout cela en détail, mais les choses évoluent —, qui décide exactement du type de conception qui sera retenu? Tenez-vous à la fois compte du coût, de l'expertise, du meilleur équipement, des travaux qui pourront être faits au Canada? Pouvez-vous nous l'expliquer en quelques mots?

M. Ring semble être prêt à vouloir intervenir.

M. Tom Ring: Merci, monsieur le président.

Je vous remercie de votre question. Je vais demander à la fois à M. Vermette et au contre-amiral Finn de vous répondre, car c'est sans doute un peu différent selon le projet. Je ne peux pas vous donner une réponse unique pour tous les projets.

Mme Linda Duncan: Je parlais plus précisément du brise-glace polaire.

M. Michel Vermette: Merci.

M. Ring a raison de dire que l'approche est un peu différente selon le projet, notamment en ce qui concerne le calendrier, la date de début du projet, la mise en oeuvre de la SNACN. Par exemple, certains de nos projets sont antérieurs à la SNACN, mais ils en font maintenant partie.

S'agissant du brise-glace polaire, nous avons commencé ce projet en 2008. Nous avons fait une grande partie du travail de validation nous-mêmes. Pour la construction d'un navire de ce type, la première chose à faire, c'est définir les exigences opérationnelles, par exemple quelle quantité de glace le navire va devoir fendre, quelle gamme de...

Mme Linda Duncan: Parfait. Je ne voudrais pas vous interrompre, et je vous remercie de tous ces détails, mais nous les avons déjà obtenus auprès du secrétariat de la construction navale. En fait, ma question est toute simple.

Je veux tout simplement savoir, précisément, si la décision est prise par la Garde côtière, par le secrétariat de la construction navale, ou par la personne qui va construire le navire?

• (0910)

M. Michel Vermette: Il est évident que les exigences sont définies par la Garde côtière, et ce, pour des raisons opérationnelles.

Mme Linda Duncan: Bien.

S'il me reste du temps, j'aimerais poser une petite question.

Le président: Soyez brève, je vous prie.

Mme Linda Duncan: Je sais ce qu'a dit le surveillant de l'équité, mais pouvez-vous nous donner l'assurance que le surveillant de l'équité de ce processus aura davantage accès aux informations sur les coûts que le DPB n'en a eu.

M. Tom Ring: Merci, monsieur le président.

Je vais peut-être devoir vous demander de reformuler votre question, car le surveillant de l'équité ne joue pas un rôle direct dans l'évaluation des informations sur les coûts. Son rôle est plutôt de s'assurer de l'équité du processus d'approvisionnement.

Nous pouvons vous faire parvenir des informations plus précises sur le rôle du surveillant de l'équité, si vous le souhaitez. C'est un programme du ministère des Travaux publics, que nous utilisons pour la plupart de nos achats importants. Les rôles et responsabilités du surveillant de l'équité sont définis de façon précise.

Je serais heureux de vous faire parvenir ces informations.

Mme Linda Duncan: C'est donc plus un vérificateur qu'un DPB?

M. Tom Ring: C'est un vérificateur du processus d'approvisionnement.

Mme Lynda Duncan: Merci.

Le président: Merci, monsieur Ring.

Maintenant, nous allons passer à un député conservateur, M. Jacques Gourde.

[Français]

M. Jacques Gourde (Lotbinière—Chutes-de-la-Chaudière, PCC): Merci, monsieur le président.

Je remercie les témoins d'être parmi nous ce matin. Votre vidéo était vraiment très intéressante.

Pourriez-vous nous parler brièvement du fonctionnement du secrétariat national, de son état d'avancement et de la façon dont sont administrés les rôles des divers ministères concernés?

[Traduction]

M. Tom Ring: Je vous remercie de votre question.

L'une des particularités de la SNACN est de regrouper dans une seule organisation toutes sortes de projets relevant de ministères différents. Cette organisation a pour mandat de s'occuper, d'une façon tout à fait particulière, de l'achat de tous les grands navires dont le gouvernement aura besoin au cours des 20 à 30 prochaines années. Pour cela, il fallait que les ministères concernés s'entendent sur un processus et une façon de faire. Comme l'a dit M. Vermette, et je suis sûr que le contre-amiral Finn est d'accord, chaque projet a ses propres exigences, et il fallait donc s'entendre sur un processus qui conviendrait à tous.

Nous avons créé un secrétariat composé de représentants non seulement des ministères représentés ici, mais aussi d'Industrie Canada. Nous avons longuement consulté nos agences centrales. Le Conseil du Trésor a participé activement à l'élaboration du processus de sélection, comme tous les autres ministères concernés. Et, comme je l'ai déjà indiqué, dans le cadre de nos efforts de mobilisation de l'industrie, nous avons également consulté les fournisseurs potentiels sur le mode de fonctionnement du secrétariat, comment devrait se faire le processus de sélection.

Donc, nous estimons que c'est grâce à tous ces efforts de mobilisation et de collaboration entre les divers ministères concernés que le processus de sélection a pu se dérouler de façon aussi rapide, dans un délai aussi court, ce qui a largement contribué à la qualité des résultats obtenus.

Je pense avoir répondu à votre question, à moins que Michel n'ait quelque chose à ajouter.

[Français]

M. Jacques Gourde: Le ministère de la Défense nationale et la Garde côtière canadienne ont-ils été consultés au cours du processus de sélection des chantiers navals?

Contre-amiral Patrick Finn (chef d'état-major, Groupe des matériels, ministère de la Défense nationale): Oui, nous sommes membres du secrétariat depuis le tout début, c'est-à-dire depuis le moment où le secrétariat et la stratégie d'acquisition ont été établis en 2008.

M. Jacques Gourde: Pourriez-vous expliquer comment le secrétariat s'intègre au système actuel d'approvisionnement de défense du Canada? En quoi diffère-t-il du processus d'approvisionnement habituel?

Cam Patrick Finn: Le secrétariat existe toujours, évidemment. Des membres de la Défense nationale et de la Garde côtière y sont continuellement intégrés. Pour chaque projet, les approbations du Conseil du Trésor se font de la façon habituelle et les projets vont de l'avant. Cependant, le secrétariat et le processus de stratégie font en sorte que les projets passent par l'entremise de la stratégie pour chaque chantier. Les consultations avec les chantiers se font aussi par l'entremise du secrétariat et avec les bureaux de projets concernés. Par la suite, les révisions et les mises à jour se font par l'entremise du secrétariat.

• (0915)

M. Jacques Gourde: Comme vous l'avez démontré, le secrétariat a permis d'augmenter la rapidité avec laquelle se prennent des décisions relatives à l'approvisionnement des nouveaux navires.

Cet ensemble d'expertises regroupées, qui met à contribution les ministères et l'industrie, a-t-il permis d'améliorer de façon globale l'expertise de la prise de décisions?

[Traduction]

M. Tom Ring: Merci, monsieur le président.

Comme je l'ai dit, le recours à des tierces parties est l'une des particularités qui font le succès de la stratégie. Pour le processus de sélection, nous avons eu recours à un certain nombre de tierces parties, dont les noms sont énumérés dans la vidéo. Je ne reviendrai pas là-dessus, mais nous en faisons autant pour chaque projet. Et nous avons l'intention de continuer de recourir à des tierces parties pour évaluer et valider nos motifs et nos décisions, pour chacun de nos projets.

Nous ne sommes peut-être pas les seuls à recourir à des tierces parties, mais nous le faisons de façon très délibérée, et c'est ça qui a contribué au succès de la stratégie.

Le président: Je suis désolé, mais votre temps est écoulé. Merci beaucoup.

Nous allons maintenant passer à un député NPD, Denis Blanchette.

[Français]

M. Denis Blanchette (Louis-Hébert, NPD): Merci, monsieur le président.

Je remercie nos invités de leur présence parmi nous aujourd'hui.

Vous ne nous avez pas parlé d'un processus d'approvisionnement, mais de la qualification des entreprises. En fait, l'approvisionnement commence maintenant. Je pense qu'on peut s'entendre sur les mots.

Vous nous avez parlé de la sélection de deux entreprises pour la construction des navires. Or il y a également un troisième volet, mais nous n'avons rien entendu à ce sujet jusqu'à maintenant.

Pourriez-vous me dire ce que vous entendez faire dans le cadre de ce troisième volet et me parler du calendrier?

[Traduction]

M. Tom Ring: Je veux simplement m'assurer que vous parlez bien de la construction des petits navires. Bien.

Je vais demander à M. Leslie de vous donner une réponse détaillée, après quoi l'amiral Finn et M. Vermette auront peut-être quelque chose à ajouter, vu que ces petits navires sont construits pour leurs ministères. Ils pourront vous donner des détails sur les échéanciers de ces projets. Je crois que l'un d'entre eux a justement commencé tout récemment.

M. Scott Leslie (directeur général, Secteur maritime, Direction générale des approvisionnements, ministère des Travaux publics et Services gouvernementaux): Merci, monsieur le président.

Je vais profiter de l'occasion pour dissiper ce qu'on peut qualifier de malentendus, je pense. Nous n'avons pas l'intention de regrouper tous les petits navires dans un troisième lot. Ces petits navires seront achetés au fur et à mesure que les projets seront élaborés et que le moment sera venu, pour nous, de consulter l'industrie.

Comme l'a dit M. Ring, nous allons très bientôt lancer un processus de consultation sur les exigences opérationnelles de gros bateaux-remorqueurs, pour le ministère de la Défense. La Garde côtière doit elle aussi combler des besoins importants, comme les bateaux de sauvetage, entre autres, et nous ferons des consultations lorsque les projets seront prêts.

Je ne peux malheureusement pas vous donner des échéanciers plus précis pour ces projets, mais je peux vous dire que l'industrie sera amplement consultée, comme nous l'avons toujours fait, pour qu'elle soit informée et qu'elle puisse nous faire des recommandations sur la façon de procéder.

J'aimerais également préciser que les deux chantiers navals sélectionnés pour la construction des grands navires, ainsi que leurs sociétés affiliées, ne pourront pas, aux termes de la SNACN, répondre aux appels d'offres pour la construction des petits navires. Seuls les autres chantiers navals canadiens pourront y répondre.

Michel, avez-vous quelque chose à ajouter?

M. Michel Vermette: Oui.

La Garde côtière dispose d'une flotte de 116 à 118 navires, dont environ les deux tiers sont des petits navires, c'est-à-dire qu'ils font de moins de 1 000 tonnes, les grands navires faisant plus de 1 000 tonnes.

M. Leslie a parlé de notre flotte de bateaux de sauvetage, par exemple. Nous en avons une cinquantaine, de 47 et de 55 pieds. Nos bateaux de 47 pieds sont en assez bon état, les cinq derniers ayant été achetés dans le cadre du plan d'action économique de 2009. En revanche, notre flotte de 55 pieds, dont le *Cap-aux-Meules* à Cap aux Meules est un exemple, est composée de bateaux de sauvetage vieillissants. Nous avons récemment signé un contrat pour la conception d'une nouvelle flotte de bateaux de sauvetage. Il nous en faut 10. Nous comptons faire une demande de propositions pour dix bâtiments de ce type fin 2013 ou début 2014, dans le cadre du lot de petits navires.

Pour terminer, j'aimerais mentionner les projets que nous venons d'achever

[Français]

le chantier naval Méridien Maritime de Matane

[Traduction]

pour la construction de navires de recherche scientifique de 22 et de 25 mètres, ainsi que le projet que nous avons avec ABCO, à Lunenburg, pour la construction d'un petit navire de patrouille pour l'Île-du-Prince-Édouard...

• (0920)

[Français]

M. Denis Blanchette: Merci.

J'aimerais revenir aux contrats principaux. Avec ce genre de contrat, les risques de dérapage sont très élevés surtout parce que cela s'étend sur une longue période de temps.

Parlons d'abord de ce que vous appelez les contrats auxiliaires. Est-ce votre façon de contrôler les coûts des navires? Vous avez décidé que vous vouliez 28 bateaux et vous avez ciblé un certain montant d'argent. Cependant, on commence déjà à soupçonner qu'il y aura des dépassements de coûts. Pouvez-vous m'expliquer comment vous allez réussir à contrôler les coûts à partir de ce processus de contrats auxiliaires?

M. Tom Ring: Je vous remercie de votre question.

C'est exact, les contrats auxiliaires ont pour objectif non pas nécessairement de contrôler les coûts, mais de permettre de bien comprendre comment sont conçus les différents projets, ce qui permet de mieux comprendre les coûts. Je vais demander à MM. Vermette et Finn

[Traduction]

de vous donner plus de détails sur les contrats auxiliaires et à quoi ils servent, notamment comment se fait la conception d'un navire et comment on contrôle les coûts.

Cam Patrick Finn: Comme vous l'avez vu dans la vidéo, la stratégie a suscité une mobilisation bilatérale. Dans le passé, nous aurions procédé à ces acquisitions très complexes dans un environnement concurrentiel, où il est extrêmement difficile d'engager un dialogue avec les concurrents pour avoir une idée des coûts réels, « sur le terrain ».

Comme l'a dit M. Ring, les contrats auxiliaires ne sont que la première d'une série de trois étapes. Nous essayons par là de mobiliser l'industrie en entamant un dialogue avec les chantiers navals et en soumettant à leur considération et à leurs commentaires les dessins et les plans qui ont été ébauchés, puisque ce sont eux qui auront à les réaliser. C'est un peu comme pour une maison: l'architecte vous soumet des plans magnifiques, mais le constructeur vous dit que ça coûtera trop cher.

C'est donc là le type de consultation que nous engageons dès le début pour savoir ce que les experts ont à dire...

[Français]

M. Denis Blanchette: À quel moment allez-vous trancher entre ce que vous voulez avoir et ce que vous pouvez avoir, compte tenu des coûts? Vous savez très bien que, sur une période de 20 ou 30 ans, les besoins vont évoluer. Toutefois, on considère les coûts d'aujourd'hui. Quel va être l'élément déterminant dans cette démarche?

Cam Patrick Finn: Habituellement, dans le cas du design d'un navire, on parle d'un processus en spirale. Les budgets sont établis. On sait bien que les chances de surpasser et d'augmenter ces budgets sont très limitées. Ce sera donc un processus par lequel, de façon répétitive et de concert avec les chantiers, on va modifier le design et revoir les besoins afin de pouvoir en définitive livrer les vaisseaux conformément au budget établi.

[Traduction]

Le président: Merci, monsieur.

Peter Braid, pour le Parti conservateur.

M. Peter Braid (Kitchener—Waterloo, PCC): Merci, monsieur le président.

Je remercie tous les témoins d'être ici ce matin.

La plupart de mes questions vont probablement vous concerner, monsieur Ring.

Permettez-moi de vous poser une première question au sujet du secrétariat lui-même. Chacun d'entre vous a son rôle à jouer au sein du gouvernement. Est-ce que le secrétariat existe toujours? A-t-il un mandat permanent? Quelle est sa durée?

● (0925)

M. Tom Ring: Je vous remercie de votre question.

Oui, le secrétariat existe toujours et il va continuer d'exister. Son rôle a été défini pour toute la durée de vie de la SNACN. La raison en est simple: la stratégie regroupe une multitude de projets différents et il faut établir des relations et des arrangements stratégiques avec les deux fournisseurs, Vancouver Shipyards et Irving Shipbuilding.

S'agissant d'Irving, tout le travail qui se fait là-bas, en cours ou à l'étude, est pour la Défense nationale. Il en ressort que la relation est assez simple, si l'on peut dire.

S'agissant de Vancouver Shipyards, ce fournisseur travaille à la fois pour la Défense nationale et pour la Garde côtière. Comme l'a dit le contre-amiral Finn, le secrétariat nous sert à entretenir un dialogue concerté avec les chantiers navals à propos des projets qui leur sont confiés.

Une fois le processus de sélection défini, nous avons réfléchi à ce que pourrait être le rôle du secrétariat à plus long terme. Nous sommes convenus de lui conserver un rôle de coordination ou d'administration pendant toute la durée de la SNACN. J'ai dit, et je le répète, ce n'est pas la première fois que nous utilisons une source d'approvisionnement stratégique pour l'acquisition d'un produit donné, mais c'est la première fois qu'un grand nombre de ministères y participent en même temps. Nous avons pris soin d'instaurer des processus de gouvernance qui nous maintiendront sur la bonne voie et qui garantiront que les besoins de nos clients sont satisfaits, tout en nous permettant d'entretenir de solides relations avec le chantier naval.

M. Peter Braid: À propos, je vous félicite de votre succès. Vous avez manifestement créé un modèle dont on pourra certainement se servir pour d'autres acquisitions futures.

J'aimerais aborder un autre aspect de la question. Vous assurez bien sûr la supervision de la construction des navires, à Halifax et à Vancouver, mais ces bâtiments vont être équipés des technologies les plus pointues et des gadgets les plus sophistiqués. Vont-ils aussi faire l'objet d'appels d'offres? Est-ce vous qui vous occupez de tout, jusqu'au moindre boulon en quelque sorte, pour ce qui est de la construction de ces navires?

M. Tom Ring: Je vous remercie de votre question.

Si vous le permettez, je vais d'abord répondre à votre première question, au sujet du modèle qui pourrait servir à des acquisitions futures. Ensuite, je demanderai à mes collègues de répondre à votre question sur les diverses composantes du navire.

Les caractéristiques — la mobilisation des fournisseurs et le recours à des tierces parties — sont des éléments qu'on retrouve dans les autres processus d'acquisition modernes, notamment pour les aréonefs de recherche et sauvetage à voilure fixe et les hélicoptères de la Garde côtière. Nous essayons de voir comment ces caractéristiques pourraient s'appliquer non seulement à des acquisitions importantes, mais aussi à des petites acquisitions.

Donc, vous avez tout à fait raison de dire que c'est un modèle d'acquisition qui devrait être généralisé, et qu'il transforme radicalement les processus antérieurs. L'important est de procéder étape par étape, et de ne pas aller trop vite. Ça donne d'excellents résultats, et nous avons eu des commentaires positifs de l'industrie quant à la façon dont nous mobilisons les fournisseurs potentiels pour les grosses acquisitions.

Je vais maintenant demander au contre-amiral Finn et à M. Vermette de répondre à votre question sur le processus d'acquisition des composantes de chaque projet.

Cam Patrick Finn: Je vous remercie de votre question, monsieur.

Encore une fois, tout dépend du type de navire et de la complexité des composantes. Prenons l'exemple des navires de patrouille extracôtiers pour l'Arctique, du navire de soutien interarmées et des navires auxiliaires; dans ces cas-là, la forme de la coque, le type de propulsion et le système de génération électrique sont des composantes cruciales, dont dépendent l'efficacité et la rapidité du bâtiment.

Ces projets, c'est toujours Travaux publics qui en assure l'administration, mais les relations sont un peu plus simples en ce sens que ce sont les chantiers navals qui jouent le rôle de maître d'oeuvre. Certes il faut préciser, dans les contrats d'acquisition, certains détails concernant le rôle de tous les autres acteurs. Dans la plupart des cas, compte tenu du coût, ils suivent un processus d'acquisition, mais bien sûr sous la supervision de Travaux publics, entre autres.

Quand nous passerons à la prochaine génération de navires de combat de surface, nous aurons affaire à des bâtiments beaucoup plus complexes, et ce que nous appelons les systèmes de combat, les senseurs et les armements représenteront la majeure partie des coûts et de la complexité des systèmes. Nous avons l'habitude de dire que c'est un système de combat qui est enfermé dans une coque.

Nous venons de commencer les consultations sur ce projet. C'est encore une fois Travaux publics qui pilote l'exercice. Nous avons fait signe à l'industrie à la mi-novembre. Il existe toutes sortes de modèles de par le monde. Nous avons noué des contacts. Nous avons déjà des idées ou des options, mais, vu les succès que nous avons eus avec la stratégie grâce à une consultation précoce, nous avons demandé à l'industrie de nous faire des suggestions en ce qui concerne les relations à établir entre le chantier naval et l'intégrateur des systèmes de combat, ainsi que ce que nous devrions faire. Pour ce projet en particulier, nous n'en sommes qu'au début du processus, mais je voulais simplement en toucher un mot.

● (0930)

Le président: Merci beaucoup, monsieur.

Je laisse un peu plus de temps aux témoins, car il s'agit souvent de questions très techniques, auxquelles il est difficile de répondre dans la stricte limite des cinq minutes que nous accordons généralement.

Je donne maintenant la parole à John McCallum, du Parti libéral.

L'hon. John McCallum (Markham—Unionville, Lib.): Merci.

Je tiens à vous dire, pour commencer, que vous avez fait du bon travail en ce qui concerne le F-35, et je vous en félicite.

J'ai quelques questions à vous poser. Vous avez parlé de 35 milliards de dollars sur 30 ans, je crois. S'agit-il de dollars de 2012, ou a-t-on prévu une indexation aux taux d'inflation?

M. Tom Ring: Cela dépend de chaque projet.

Michel, pouvez-vous répondre à cette question?

M. Michel Vermette: Pour le budget de 1,2 milliard de dollars que j'ai mentionné tout à l'heure, on a intégré un coefficient d'indexation dans nos prévisions de coût. Le brise-glace polaire, par exemple, est un projet qui s'étale sur 10 ans; le bâtiment a été conçu en 2008 et il devrait être livré en 2017. La somme de 800 millions de dollars fait partie des 35 milliards, mais la majeure partie de ces 35 milliards relève bien sûr du ministère de la Défense nationale.

Cam Patrick Finn: La réponse est oui: nos budgets sont aussi en dollars constants, mais ils comportent un coefficient d'indexation.

Dans le cas des trois grands... le navire de soutien interarmées, le navire de patrouille extracôtier et le navire de combat de surface font tous partie de la stratégie de défense Le Canada d'abord, et leurs budgets comportent tous un coefficient d'indexation.

L'hon. John McCallum: Vous avez donc prévu que les travaux se dérouleraient de telle année à telle année?

Cam Patrick Finn: Oui, c'est ce que nous avons fait pour calculer le budget. Nous avons calculé le budget de base, auquel nous avons ajouté un coefficient d'indexation ainsi qu'une provision pour éventualités, afin de tenir compte de l'incertitude économique et aussi de l'incertitude du calendrier. Nous avons donc ajusté le budget pour compenser un peu ce risque, mais je ne pense pas que ça le compense entièrement.

L'hon. John McCallum: Si, par exemple, le taux d'inflation est supérieur à celui que vous avez prévu pour les prochaines années, cela signifie-t-il que le budget va rester le même et que vous serez alors obligés de réduire le nombre de navires, comme c'est le cas avec le F-35, ou bien allez-vous essayer d'obtenir plus d'argent pour pouvoir acheter le nombre de navires prévu? Je parle d'un taux d'inflation supérieur à ce que vous avez prévu ou de toute autre éventualité.

Cam Patrick Finn: Monsieur, chaque fois qu'il s'agit de procéder à une acquisition de cette importance, nous essayons de rester dans les limites de l'enveloppe qui nous a été accordée, mais nous nous devons aussi de signaler au gouvernement, puisqu'il s'agit d'une politique publique, que nous nous étions fondés sur certaines hypothèses pour calculer le budget, mais que, pour des raisons économiques qui échappent à notre contrôle, le prix des matériaux et autres composantes a considérablement augmenté — ça nous est déjà arrivé dans le passé. Nous demandons à ce moment-là au gouvernement s'il veut que nous nous en tenions au même budget et que nous achetions moins de navires, avec moins de capacités, ou bien s'il veut réviser notre budget à la hausse pour poursuivre le projet comme prévu.

Tout dépend, en fait, de... Si la différence de coût est telle que la provision que nous avions prévue se révèle insuffisante, nous demandons au gouvernement de décider s'il veut maintenir le cap.

● (0935)

L'hon. John McCallum: Ça me paraît sensé.

D'aucuns prétendent que le début de la construction a été retardé en partie à cause des coupures budgétaires décidées par le gouvernement.

Ces rumeurs sont-elles fondées? À votre avis, la date prévue pour le début de la construction a-t-elle été repoussée à cause des coupures budgétaires?

M. Tom Ring: Je vous remercie de votre question.

Non, il n'y a aucun retard. Il a toujours été prévu qu'une fois que les deux chantiers navals seraient sélectionnés, l'étape suivante consisterait à déterminer les améliorations que les deux entreprises devaient apporter à leurs installations pour pouvoir construire les navires.

Conformément à la SNACN, l'objectif ne consistait pas seulement à sélectionner deux chantiers navals et à les laisser construire des navires très complexes — car ils sont complexes —, il fallait aussi déterminer quelles améliorations devaient être apportées à leurs installations pour qu'ils puissent construire ces navires pendant 20 à 30 ans. Il avait toujours été entendu que ça prendrait du temps. Les travaux d'amélioration des installations ont déjà commencé.

L'autre partie de la réponse à votre question se trouve dans l'approche « concevoir puis construire » que nous avons adoptée. N'oubliez pas, monsieur, que la plupart de ces projets sont des projets de mise au point. Il faut mettre au point une conception, la soumettre à des essais, et voir comment on peut la réaliser. En fait, avec les techniques modernes de construction navale, vous pouvez faire une conception en 3D — vous voyez ainsi l'emplacement de toutes les composantes avant même le début de la construction. De cette façon, vous n'avez pas à apporter des modifications au moment de la construction, ce qui coûte de l'argent et fait perdre du temps, même si c'est ce qu'on faisait souvent, jadis. On savait dès le départ que ces étapes prendraient du temps, mais qu'en fait, elles nous permettraient ensuite de construire un navire de façon plus efficace et plus rapide.

Le président: Merci, monsieur Ring.

Merci, John, votre temps est écoulé.

Bernard Trottier, vous avez la parole.

M. Bernard Trottier (Etobicoke—Lakeshore, PCC): Merci, monsieur le président, et merci à nos témoins de comparaître aujourd'hui.

Je voudrais revenir sur ce que vous disiez à propos de votre approche « concevoir puis construire ». Nous parlons ici de contrats sur le long terme, de 30 ans. D'ici 15 ou 25 ans, il est fort possible que de nouvelles technologies deviennent des exigences opérationnelles, à cause d'une nouvelle menace, d'une nouvelle réalité économique. Comment faites-vous pour incorporer de nouvelles exigences à l'approche « concevoir puis construire »?

M. Tom Ring: Je vous remercie de votre question. Je vais demander à mes collègues de vous répondre, car ça varie selon le projet.

Michel, voulez-vous commencer?

M. Michel Vermette: Merci, monsieur le président.

Cette question est vraiment intéressante pour moi qui suis chargé de faire construire un bâtiment susceptible d'avoir une durée de vie supérieure à ma propre longévité. Nous utilisons toujours le *Louis S. St-Laurent*, qui a été conçu au début des années 1960 mais qui est toujours un élément important de notre flotte opérationnelle.

Il y a plusieurs façons de le faire. La première consiste à définir ces exigences dès le départ et à essayer de voir, pendant toute la durée de la conception, comment le programme peut évoluer à long terme, ce dont on pourra avoir besoin à long terme. Je vais vous donner un exemple précis. Nous sommes en train de concevoir un

navire hauturier de recherche sur les pêches, pour notre future flotte de chalutiers, et nous songeons à trois types de navires. L'une de nos exigences est de pouvoir pêcher au chalut à une profondeur supérieure à ce que la flotte actuelle peut faire. Nous voulons en effet pouvoir aller dans des eaux canadiennes où nous ne sommes jamais allés auparavant, pour voir ce qu'il y a. Je précise qu'à l'heure actuelle, nos chalutiers sont capables de pêcher à une profondeur de 1 500 mètres, mais que nous aimerions leur donner la capacité de pêcher à une profondeur de 2 500 mètres, au cas où cela nous serait utile à l'avenir. N'oubliez pas ce qu'a dit l'amiral Finn tout à l'heure, à propos des compromis à faire entre les coûts et les capacités. Avoir la capacité de pêcher au chalut à de plus grandes profondeurs nécessite un générateur électrique plus puissant, ce qui se traduit par une augmentation du coût du navire. Il faut donc toujours tenir compte de tous ces éléments.

Deuxièmement, ce que nous recherchons, c'est une bonne plateforme. Un navire est un assemblage complexe composé d'une coque, d'un système de propulsion et de toute une série d'équipements. Nous prévoyons d'ailleurs, dans notre exercice de planification, ce que nous appelons la « modernisation en milieu de vie », qui permet d'adapter de nouveaux systèmes au navire, de mettre à niveau des technologies, et de faire d'importants travaux de réparation et d'entretien pour que le navire continue d'être opérationnel.

Donc, il y a deux éléments: d'abord, une bonne conception de base qui permet de définir les exigences opérationnelles, et, deuxièmement, la modernisation en milieu de vie, qui permet de rénover le bâtiment.

• (0940)

M. Bernard Trottier: Pour les chantiers navals eux-mêmes, le fait de signer des contrats sur un terme aussi long comporte des risques. Quelles sont les différentes catégories de risques, et lesquels sont les plus importants? Qu'est-ce qui risquerait de faire dérailler tout le programme?

M. Michel Vermette: Pour vous répondre, je vais revenir sur ce que disait M. Ring tout à l'heure à propos de notre approche progressive: les contrats auxiliaires, puis la conception et ensuite les contrats de construction.

Les contrats auxiliaires nous permettent d'explorer certains concepts avec les chantiers navals, afin de mieux gérer les risques et les éventualités de chaque projet. En ce moment, nous avons des contrats auxiliaires avec Vancouver Shipyards pour notre navire de recherche scientifique et pour le brise-glace polaire.

L'amiral Finn a parlé de la participation du constructeur à la phase de la conception. Concrètement, cela signifie que le constructeur participe à nos réunions de travail pour la conception de la coque du brise-glace polaire; c'est ce que nous sommes en train de faire, et les essais se déroulent dans le bassin à glace du Conseil national de recherches, à St. John's. Pendant qu'on discute de la structure que nécessite la forme de la coque, le constructeur peut dire, par exemple, que si on la fait de telle façon, ça réduit ses risques ou ça correspond mieux à son domaine d'expertise, à son savoir-faire ou à ses compétences techniques.

La gestion du risque est capitale au moment de la conception, car il faut qu'on en arrive à un seuil de certitude suffisant pour pouvoir commencer véritablement la construction du bâtiment, quand on sait alors exactement où va chaque boulon et chaque support de câbles, quels systèmes vont être installés à bord, et de quels moteurs va être équipé le navire. On ne peut pas concevoir le navire au fur et à mesure qu'on le construit. C'est vraiment la dernière chose à faire. Il faut à tout prix éviter de faire des changements à la structure du bâtiment pendant la construction.

M. Bernard Trottier: Toujours sur cette question du risque, il s'agit vraiment de contrats très importants — les plus importants que nous n'ayons jamais eus pour la marine et la Garde côtière. Pourquoi avez-vous décidé de faire des contrats aussi importants? Aurait-il été possible de proposer une série de contrats plus petits sur une période plus longue? Est-ce que cela aurait permis de diversifier le risque et, partant, de le réduire ?

M. Michel Vermette: Au Canada, la capacité du secteur de la construction navale n'est pas gigantesque. En fait, si nous avons décidé d'élaborer une SNACN, c'est parce que nous nous sommes rendu compte que l'approche d'un seul contrat ponctuel pour des projets de cette envergure n'était pas une bonne solution car elle ne permettait pas de créer les conditions propices à la construction des navires dont nous avons besoin, avec le moins de risques possible.

Il faut faire un investissement dans la capacité du chantier naval. Je ne parle pas seulement de ses installations, mais aussi de sa propriété intellectuelle, du savoir-faire que Irving et Vancouver Shipyards vont acquérir avec la réalisation de ces projets gigantesques.

Nos petits navires sont relativement plus simples à construire. Ce sont d'excellents projets pour des chantiers navals de plus petite taille, qui n'ont pas besoin d'avoir tous ces systèmes fort complexes. C'est pour ça qu'il nous a paru sensé de distinguer deux catégories de navires, les petits, de moins de 1 000 tonnes, et les grands, de plus de 1 000 tonnes.

Nous avons besoin d'être approvisionnés à un rythme régulier. Je vais vous donner un exemple qui le montre bien. La flotte de la Garde côtière compte une quarantaine de grands navires. Si nous construisons un navire par an pour les remplacer, nous n'arriverons jamais à abaisser l'âge moyen de la flotte.

Le président: Bernard, vous avez largement dépassé votre temps. Vous avez eu presque six minutes et demie.

Merci beaucoup. Nous avons terminé la première ronde de questions.

J'aimerais demander à M. Vermette de revenir un peu sur ce qu'il a dit à la fin de son intervention.

Vous avez dit qu'au Canada, le secteur de la construction navale n'a pas une capacité gigantesque. Pourtant, nous sommes le pays qui a le plus long littoral au monde, et il n'y a pas si longtemps, nous étions assurément à l'avant-garde de la construction navale, ne serait-ce qu'à Lunenburg, par exemple, ou pendant la Seconde Guerre mondiale. À une certaine époque, mon syndicat comptait 40 000 membres dans les cales sèches de Burrard, et ils étaient capables de construire un bateau par semaine pendant la guerre. Nous étions vraiment à l'avant-garde.

L'engagement pris par le gouvernement de faire construire les bateaux au Canada va-t-il nous ramener à l'avant-garde des pays constructeurs de navires? Cela va-t-il revitaliser nos chantiers navals?

M. Tom Ring: Merci, monsieur le président.

Si vous me le permettez, je vais répondre à votre question.

C'est une excellente question, et vous avez tout à fait raison de dire qu'il y a eu une « évolution » importante, si je peux m'exprimer ainsi, de la capacité du secteur de la construction navale au Canada depuis la guerre.

Au cours des 30 dernières années, ou à peu près, cette capacité était largement tributaire des gros contrats de construction du gouvernement fédéral. Étant donné que ces contrats arrivaient par vagues, si je peux m'exprimer ainsi, il y a eu des périodes de vaches grasses et des périodes de vaches maigres. Les chantiers navals avaient du travail pendant un certain temps, mais ensuite ils n'en avaient plus et il leur fallait mettre à pied des travailleurs qualifiés. Il y a eu de moins en moins de travailleurs qualifiés. Les technologies ont évolué, mais les chantiers navals ne suivaient pas, ce qui augmentait les coûts de construction chaque fois que de nouveaux contrats fédéraux arrivaient.

Ces périodes de vaches grasses et de vaches maigres ont eu des effets délétères, et ont contribué à réduire la capacité des chantiers navals du Canada, si bien que lorsque le gouvernement fédéral avait besoin de faire construire des navires, les coûts étaient devenus exorbitants.

C'est vers 2008 que le gouvernement s'est dit qu'il fallait faire quelque chose. Il a rencontré des représentants de l'industrie pour leur proposer d'organiser un forum sur la construction navale, qui réunirait tous les constructeurs de bateaux et dont l'objectif serait d'essayer de trouver une solution pour sortir de cet engrenage et arriver à construire des navires de façon plus efficace.

Pour répondre maintenant à votre question, je dirai que, grâce à la SNACN, nous allons réussir à avoir deux chantiers navals canadiens de grande capacité, de calibre international, qui seront capables de construire de grands navires. Nous espérons aussi qu'ils seront mieux en mesure de faire face à la concurrence pour obtenir des contrats ailleurs qu'au gouvernement fédéral, mais ce qui compte le plus, c'est que nous redonnions de la vitalité à notre secteur de la construction navale et aux industries connexes.

● (0945)

Le président: C'est ce que je voulais entendre. Merci beaucoup. Jean-François Larose.

[Français]

M. Jean-François Larose (Repentigny, NPD): Merci, monsieur le président.

Je remercie nos invités de leur présence parmi nous aujourd'hui.

Je partagerai mon temps avec M. Denis Blanchette.

J'ai deux questions à poser. Quelle sera la participation des fournisseurs, les PME au Québec et dans le reste du Canada, dans le cadre de la Stratégie nationale d'approvisionnement en matière de construction navale?

Quand les contrats pour l'entretien évalués à 500 millions de dollars vont-ils être octroyés et quel sera le processus d'octroi?

[Traduction]

M. Tom Ring: Monsieur le président, j'aimerais dire que, de façon générale, il y aura beaucoup de travail pour les petites et moyennes entreprises du pays. C'est quelque chose que nous avons mentionné expressément dans la demande de propositions que nous avons soumise aux chantiers navals. Nous tenions à ce que le travail soit largement réparti, notamment en ce qui concerne les petites et moyennes entreprises, et pas seulement au niveau local mais dans tout le Canada, et nous sommes convaincus que c'est ce qui se fera.

Je vais demander à M. Leslie de vous donner des chiffres plus précis, s'il en a.

Pour ce qui est de la deuxième question, je vais demander à M. Vermette et à M. Finn d'y répondre.

M. Scott Leslie: Comme on vient de vous le dire, ces projets vont avoir d'innombrables retombées pour les petites et moyennes entreprises de l'ensemble du pays. Beaucoup d'efforts ont été consentis, sur les deux côtes du Canada, pour mobiliser les fournisseurs. L'APECA et le ministère de la Diversification de l'économie de l'Ouest ont organisé, avec les chantiers navals, des séances d'information très ciblées, pour informer les petites et moyennes entreprises des débouchés potentiels et les encourager à s'y préparer. Les deux chantiers navals ont également commencé à enregistrer les entreprises intéressées à participer à des projets futurs, et les sites Web concernés tournent bien depuis un certain temps déjà.

La chaîne d'approvisionnement pour la construction des navires est très longue. Il y aura donc beaucoup de contrats et de débouchés pour les petites et moyennes entreprises. Pour le moment, je n'ai malheureusement pas de faits et de chiffres précis là-dessus.

[Français]

Cam Patrick Finn: Pour ce qui est des autres contrats, les 500 millions de dollars sont un montant annuel. Il s'agit de contrats octroyés de façon continue pour des périodes de radoub et de carénage, pour des pièces de rechange et des mises à jour. Ils sont faits de façon concurrentielle.

On a couramment des vaisseaux sur la côte est et la côte ouest. On a un destroyer, le NCSM Athabaskan, qui est présentement en Ontario dans un chantier en période de réparation. Ce sont des contrats de différentes valeurs, de 1 million et de dizaines de millions de dollars, émis de façon concurrentielle à l'année longue.

• (0950)

M. Denis Blanchette: Monsieur Ring, il n'y a pas que deux chantiers concurrentiels sur le plan mondial au Canada, il y en a trois. Il y en a un autre à Québec qui, malheureusement, a été le perdant.

Mon collègue a parlé des fournisseurs au Canada. Cela ouvre la porte à la question du contenu canadien des bateaux. Quel effort avez-vous fait pour favoriser le contenu canadien dans ces bateaux?

[Traduction]

M. Tom Ring: Je vous remercie de votre question.

La SNACN est essentiellement une politique visant à encourager les achats au Canada: les navires doivent être construits au Canada. Je ne suis donc pas sûr...

Ce n'était peut-être pas tout à fait votre question, monsieur.

[Français]

M. Denis Blanchette: En fait, c'est bien. Ils seront construits au Canada.

Toutefois, un bateau n'est pas seulement une coque d'acier. Aujourd'hui, un bateau est aussi une oeuvre de haute technologie. Une grande partie de la valeur de ces bateaux réside là-dedans. J'aimerais donc savoir ce que vous avez comme objectif à cet égard.

[Traduction]

M. Tom Ring: Conformément à la SNACN, nous avons exigé des constructeurs qu'ils démontrent que leur soumission offre le meilleur rapport qualité-prix. Il y a aussi la Politique des retombées

industrielles et régionales, et je regrette qu'il n'y ait pas de représentant d'Industrie Canada ici pour parler de ce programme.

Les contrats de construction navale prévoient des incitatifs pour encourager les deux chantiers navals à maximiser les investissements ou les achats qu'ils ont besoin de faire au Canada, et ce, conformément à la politique des RIR et à l'obligation que nous leur faisons de nous offrir le meilleur rapport qualité-prix. Nous avons donc des mécanismes pour nous assurer que ces investissements servent les meilleurs intérêts du Canada.

[Français]

M. Denis Blanchette: Assurez-vous un tel suivi? Avez-vous l'intention de le faire?

[Traduction]

M. Tom Ring: Oui, monsieur. La politique des RIR administrée par Industrie Canada est assortie d'un mécanisme de suivi très précis, qui permet de s'assurer que les engagements figurant dans les contrats sont bien exécutés. Je ne sais pas exactement comment Industrie Canada effectue ce suivi, mais je suis sûr que nous pourrions vous faire parvenir ces renseignements, si vous le souhaitez.

[Français]

M. Denis Blanchette: Je vous remercie. Ce serait apprécié.

[Traduction]

Le président: Merci beaucoup, Denis.

Nous passons maintenant à Costas Menegakis, pour le Parti conservateur.

M. Costas Menegakis (Richmond Hill, PCC): Merci, monsieur le président.

Je remercie les témoins de comparaître devant notre comité.

Ça a vraiment été un processus tout à fait unique, car, d'un côté, il était très ouvert et très transparent, avec d'importantes consultations, et en même temps, tout cela est resté très confidentiel. À mon avis, c'est le recours à des tierces parties — la participation du surveillant de l'équité, KPMG et PriceWaterhouse — et le respect de la confidentialité qui ont contribué le plus à l'intégrité du processus.

Étant donné, comme l'a fait remarquer mon collègue Peter Braid tout à l'heure, que c'est un modèle qui servira pour d'autres contrats d'approvisionnement, à l'avenir, pourriez-vous nous parler des méthodes administratives que vous avez utilisées pour rassembler les informations, évaluer les soumissions et faire le suivi avec les soumissionnaires?

Je me souviens avoir lu dans le texte très instructif de la vidéo que sept équipes avaient été chargées d'évaluer neuf domaines. Comment vous y êtes-vous pris? Comment avez-vous coordonné tout cela?

M. Scott Leslie: Voulez-vous que je réponde?

M. Tom Ring: Oui.

M. Scott Leslie: Je vous remercie de votre question.

En effet, ça a été tout un exercice. Les équipes d'évaluation étaient composées de fonctionnaires. Elles bénéficiaient des conseils de tiers experts, mais les évaluateurs eux-mêmes étaient tous des fonctionnaires issus des Forces canadiennes, de la Garde côtière, d'Industrie Canada, de TPSGC et de Justice Canada.

Comme vous l'avez dit, sept équipes ont évalué les neuf domaines du plan d'évaluation. Celui-ci avait été publié et mis à la disposition de tous les soumissionnaires, de sorte qu'ils savaient exactement l'importance relative de chaque critère d'évaluation.

L'essentiel de l'évaluation portait sur l'état des installations du chantier naval, et cette partie de l'évaluation a été faite par une tierce partie, First Marine International, du R.U., dont l'expertise est reconnue au niveau mondial. FMI a également préparé des recommandations sur la façon de rénover les installations du chantier naval, à temps pour le début des travaux de construction.

L'évaluation portait également sur les coûts que devra assumer le Canada pour financer la rénovation des installations, la capacité financière du chantier naval, et les propositions de valeur, ce qui était une autre caractéristique du processus de la CNACN, car nous demandions aux chantiers navals dont l'offre serait retenue d'investir une partie de leurs bénéfices dans certains domaines clés qui ont des retombées positives pour l'ensemble de l'industrie navale au Canada.

Ce processus a eu lieu en juillet, août et septembre de l'an dernier, et a abouti à l'annonce officielle des chantiers navals retenus. Les évaluateurs ont compilé leurs résultats chacun de leur côté, sans connaître les résultats des autres équipes. Comme l'a montré la vidéo, les résultats ont été immédiatement codés, si bien qu'à la fin du processus, les deux seules personnes qui connaissaient les résultats étaient les chefs des équipes d'évaluation.

J'ai présidé le comité de surveillance des évaluations. Tout ce que je savais, c'est que le soumissionnaire A avait tel score, le soumissionnaire B, tel score, et le soumissionnaire C, tel score; je ne savais pas qui se cachait derrière ces lettres. Cet anonymat a été maintenu jusqu'à l'instance de gouvernance de la SNACN, jusqu'aux sous-ministres, qui ne savaient rien non plus.

Ce n'est que le jour de l'annonce officielle, quand on a ouvert l'enveloppe, qu'on a su qui était le soumissionnaire A, qui avait été retenu, et qui était le soumissionnaire B. M. Ring a appelé les chantiers navals pour les informer, puis il a appelé le ministre et le sous-ministre, et c'est alors que l'annonce officielle a été faite à la Tribune de la presse.

• (0955)

M. Costas Menegakis: Merci.

Parlons maintenant de l'avenir. Quel type de structure va-t-on mettre en place pour surveiller l'avancement des travaux pendant toute la durée du projet, y compris la bonne exécution des contrats auxiliaires? Va-t-on en confier le soin à un organisme central ou bien va-t-on laisser cette responsabilité aux deux chantiers navals?

M. Scott Leslie: Les chantiers navals vont gérer leur propre chaîne d'approvisionnement. Nous allons exercer une surveillance d'un bout à l'autre du processus, afin de nous assurer que nous en avons pour notre argent. Mais ce sont les chantiers navals qui assument cette responsabilité.

S'agissant du secrétariat, comme je l'ai déjà indiqué, il va continuer de fonctionner comme une équipe réunissant la Défense nationale, la Garde côtière, TPSGC et Industrie Canada. Toute la structure de gouvernance qui entoure cette équipe — au niveau du SMA et du sous-ministre, les comités de gouvernance... — va continuer d'exister et de tenir des réunions régulières pour suivre l'avancement des travaux et examiner les problèmes qui pourraient se poser.

M. Costas Menegakis: Merci beaucoup.

Le président: Merci, monsieur Leslie.

Merci, monsieur Menegakis.

Linda Duncan, pour le NPD.

Mme Linda Duncan: Merci beaucoup.

J'aimerais revenir sur ce qu'a dit M. Vermette au sujet de l'expertise insuffisante du Canada en matière de construction navale.

Si j'ai bien compris, l'une des conditions de ces ententes-cadres ou contrats, si vous préférez, stipule que, pour chaque dollar investi par le gouvernement fédéral, les chantiers navals doivent eux aussi investir X dollars, notamment dans la R-D et la formation.

J'aimerais que l'un ou plusieurs d'entre vous me confirment que c'est bien le cas, et me disent si l'on investit beaucoup dans la formation des Canadiens, afin qu'ils puissent développer leurs compétences et participer aux activités engendrées par ces contrats.

Je pose la question parce qu'il faut bien sûr respecter les modalités de la politique des RIR, qui prévoit qu'il doit y avoir des retombées régionales. Pour une grosse industrie de ma circonscription, les sables bitumineux, il n'y a là rien de nouveau. Nous avons aussi, en Alberta, nos périodes de vaches grasses et de vaches maigres, tout ça parce que les permis sont octroyés tous en même temps. L'ancien premier ministre Lougheed avait déjà signalé ce problème en disant que, si on n'adopte pas un rythme régulier, l'industrie connaît inévitablement des périodes de vaches grasses et des périodes de vaches maigres, et les coûts augmentent parce qu'il faut trouver chaque fois de la main-d'oeuvre, faire face à la concurrence pour faire venir l'équipement, etc. Et on finit même par devoir importer ces équipements pour les avoir à temps.

Avez-vous une stratégie pour éviter d'avoir les mêmes problèmes que cette importante industrie? J'aimerais également savoir si vous allez faire venir des travailleurs qualifiés temporaires de l'étranger pour combler une partie de vos besoins.

M. Tom Ring: Je vous remercie de votre question.

Monsieur le président, je vais donner une première réponse, que je demanderai à M. Vermette de compléter, le cas échéant.

Ce que vous avez dit au sujet de la politique des RIR est tout à fait juste. C'est une façon, comme je l'ai dit tout à l'heure, de nous assurer que les chantiers navals font les investissements voulus.

Mais pour répondre plus précisément à votre question, je dirai que le concept de proposition de valeur, qui a été introduit pour la première fois dans la SNACN, est sans doute quelque chose qui vous intéresse davantage. Ce que nous avons voulu inclure dans la stratégie — en fait, la raison d'être de ce nouveau concept —, c'est le principe selon lequel, quand on signe, pour 30 ans, un contrat d'approvisionnement stratégique avec un fournisseur, il faut s'assurer que le fournisseur va faire les investissements nécessaires pour disposer des compétences qui lui permettront d'être compétitif et compétent pendant toute cette période.

• (1000)

Mme Linda Duncan: Est-il tenu de faire ça? C'est ça que je veux savoir.

M. Tom Ring: Les engagements relatifs à la proposition de valeur sont contraignants. Si c'est ce que vous voulez savoir, oui, ces engagements sont contraignants — c'est précisé dans l'entente-cadre —, et l'engagement pris par le chantier naval de respecter les modalités de sa proposition de valeur sera consigné dans chaque contrat individuel. La poursuite du contrat dépendra du respect de ces engagements.

Donc, oui, ces engagements sont contraignants.

M. Michel Vermette: La Garde côtière n'avait pas acheté de grands navires depuis la fin des années 1980. Il n'y avait eu aucune demande au Canada pour construire un grand navire pour la Garde côtière, depuis la construction du *Henry Larsen*.

Quand je parle de la capacité du secteur de la construction navale, il faut savoir qu'au Canada, ce sont les navires commandés par le gouvernement fédéral qui représentent une grande part de la demande. C'est la même chose pour la marine, qui n'avait pas non plus acheté un seul grand navire depuis la fin du projet des frégates. Vu l'âge de notre flotte et la nature de nos besoins, il nous fallait trouver une cadence plus régulière pour nos approvisionnements. Ça n'a pas de sens d'embaucher un soudeur pour construire un navire et ensuite de le mettre à pied, pour, plus tard, recommencer à former un autre soudeur pour construire un nouveau navire.

Donc, en partie...

Mme Linda Duncan: Permettez-moi d'intervenir, monsieur Vermette.

Tout ça est parfait. Mais ce que j'essaie de vous dire, c'est que même les sociétés des sables bitumineux doivent se faire concurrence entre elles et offrir des salaires alléchants pour trouver les compétences techniques dont elles ont besoin. En avez-vous tenu compte? Est-ce que beaucoup de compétences se chevauchent — les soudeurs et tous les autres? Et qu'allez-vous faire en cas de dépassements de coûts? Allez-vous être obligés de faire venir des travailleurs temporaires de l'étranger?

Cam Patrick Finn: Je vous remercie de votre question.

Quand nous avons commencé à plancher sur la stratégie, c'est justement l'une des grandes questions sur lesquelles nous nous sommes arrêtés. Au gouvernement fédéral, que ce soit à la Défense nationale ou à la Garde côtière, nous avons déjà un certain nombre de projets en cours, qui font désormais partie de la stratégie. Ces projets n'en étaient pas complètement indépendants, mais en tous cas ils n'étaient pas suffisamment intégrés, notamment en ce qui concerne la question que vous soulevez, et on supposait plus ou moins que les contrats seraient adjugés à un grand nombre de chantiers navals au Canada. Je me souviens même qu'à un moment donné, on discutait de la possibilité de faire construire ces navires dans cinq chantiers différents au Canada, ce qui signifiait que le gouvernement fédéral aurait à investir dans cinq chantiers pour mettre à niveau leur capacité, et qu'il y aurait donc de la concurrence entre les cinq pour attirer certaines compétences.

Donc, au départ, la stratégie a précisément été conçue pour faire exactement ce dont vous parlez, entre autres choses. Cela nous a amenés à regrouper tous les projets, pour pouvoir définir les contours d'un échéancier et assurer une certaine cadence. En fait, chacun des projets a été rééchelonné, justement pour éviter le genre de problème dont vous avez parlé.

De nos jours, ce qui fait la complexité de cette industrie, ce n'est plus son recours à une main-d'oeuvre abondante, comme il y a 20, 30 ou 40 ans. L'industrie est aujourd'hui beaucoup plus sophistiquée sur le plan technologique, même pour le volet construction. Nous avons donc décidé d'investir dans deux chantiers navals qui disposent d'un certain bassin de compétences. Si nous créons des chantiers navals gigantesques, nous connaîtrons à nouveau des périodes de vaches grasses et de vaches maigres.

On essaie donc vraiment de mobiliser les chantiers de taille moyenne, qui disposent d'un effectif de taille moyenne, pour qu'ils construisent un navire après l'autre, tout en évitant les problèmes auxquels vous avez fait allusion.

Mme Linda Duncan: Mon temps est écoulé, monsieur le président? Dommage, la conversation était intéressante.

Le président: Vous avez largement dépassé votre temps, je suis désolé.

La parole est maintenant à Ron Cannan, de la Colombie-Britannique.

L'hon. Ron Cannan (Kelowna—Lake Country, PCC): Merci, monsieur le président.

Je me fais l'écho de mes collègues en vous félicitant du bon travail que vous avez accompli jusqu'à présent.

J'aimerais revenir sur ce qu'a dit Mme Duncan. L'acquisition de compétences, c'est très important. Ce dont il est question ici, c'est de milliers d'emplois pendant les 30 prochaines années — pour nos enfants, nos petits-enfants et ceux qui viendront s'installer au Canada. J'ai l'honneur de représenter une circonscription de l'arrière-pays, et je sais que notre collège dispense des formations dans la soudure et autres métiers, tandis que UBC, avec son président Toope, et UBC Okanagan assurent la formation des ingénieurs. Cette coordination avec l'industrie est cruciale, non seulement pour la gouvernance mais aussi pour la formation postsecondaire. Je suis content de voir que ça se poursuit.

J'ai quelques questions à poser. La première porte sur le processus d'appel d'offres pour les petits navires. Il reste encore 2 milliards de dollars à répartir. Est-ce fait? Pourriez-vous nous dire comment ça va se dérouler? J'ai entendu dire que Irving et Seaspan n'avaient pas le droit de soumissionner.

• (1005)

Cam Patrick Finn: Il y aura un appel d'offres pour chacun des projets de construction de petits navires. Ça se fera au ministère de la Défense nationale. Nous en avons un en cours pour le remplacement de nos bateaux remorqueurs sur les deux côtes. Nous avons commencé à consulter l'industrie à ce sujet.

Vous avez raison, les deux chantiers navals et leurs sociétés affiliées qui ont signé les ententes-cadres et ont obtenu les contrats n'ont pas le droit de participer aux appels d'offres pour les petits navires. Nous entamons la phase de la définition de nos exigences, et nous passerons ensuite à celle de la conception. Dans quelques années, nous lancerons un appel d'offres pour remplacer ces navires, et ce sera une part importante des contrats offerts aux autres chantiers.

L'hon. Ron Cannan: Comme Mme Duncan, j'ai grandi en Alberta, en fait, dans la circonscription qu'elle représente aujourd'hui. Je connais donc bien les problèmes qui s'y posent, les pénuries de travailleurs qualifiés, la main-d'oeuvre, la demande. À une époque, on disait pour plaisanter que la flotte de sous-marins du West Edmonton Mall était plus grande que celle de la Marine royale canadienne. C'est une plaisanterie, mais pour mes électeurs de Kelowna — Lake Country, c'est une grande source d'inquiétude. J'habite là-bas depuis plus de 22 ans.

En matière d'approvisionnement en matériel, le gouvernement n'a pas un palmarès très reluisant, tant s'en faut. Et que dire du manque de crédibilité des gouvernements précédents, suite aux annulations de contrats et aux milliards de dollars ainsi gaspillés? Êtes-vous en mesure de me rassurer, moi et mes électeurs, et de m'expliquer comment vous allez redonner une certaine crédibilité à tout le système?

M. Tom Ring: Ai-je le temps de répondre à cette question?

Le président: Oui.

Je suis un peu nerveux car on nous appelle déjà pour un vote à la Chambre à 10 h 34.

Je vais demander aux membres du comité ce qu'ils souhaitent faire.

L'hon. Ron Cannan: Peut-il répondre à la question?

Le président: Vous avez le temps de répondre à la question, monsieur Ring, mais je profitais de l'occasion pour sonder un peu les membres.

L'hon. John McCallum: J'aimerais bien pouvoir poser deux ou trois questions. Je suis le suivant sur la liste.

M. Mike Wallace (Burlington, PCC): Je pense que nous devrions être cohérents, que nous apprécions les témoins ou pas. Jusqu'à présent, notre comité a toujours mis fin à la réunion dès que la sonnerie retentit.

Mme Linda Duncan: Non, nous avons le droit de décider. Quand la sonnerie retentit, nous avons le droit de décider ce que nous allons faire.

M. Mike Wallace: C'est faux, Linda.

Le président: Jusqu'à présent, notre comité a toujours levé la séance dès que la sonnerie retentit.

M. Mike Wallace: De cette façon, c'est plus sûr.

Le président: Quand la sonnerie retentit, nous quittons la salle pour aller voter à la Chambre. C'est ce que nous avons toujours fait.

M. Mike Wallace: S'il veut répondre à la question, nous pouvons...

L'hon. John McCallum: On pourrait demander de recevoir les réponses par écrit?

Le président: C'est tout à fait possible, une fois que vous aurez posé vos questions. Nous vous donnerons une minute pour poser vos questions et ils nous feront parvenir les réponses par écrit.

Monsieur Ring, vous étiez sur le point de répondre à la question de Ron. Une fois que vous l'aurez fait, nous laisserons John vous poser les siennes et vous lui ferez parvenir plus tard les réponses par écrit.

Allez-y, monsieur Ring.

M. Tom Ring: Votre question portait sur l'intégrité du processus d'approvisionnement et l'assurance que je pouvais vous en donner. Je ne suis pas sûr de pouvoir dire que la SNACN est la référence ultime, mais je sais qu'elle place la barre très haut pour garantir que le processus d'approvisionnement est équitable, ouvert et transparent. C'est pour ça qu'elle prévoit le cloisonnement des différentes équipes d'évaluation, ainsi que le maintien au secret et le codage des résultats. Il est arrivé que le Conseil du Trésor donne son approbation sans même connaître le nom des soumissionnaires. Pris dans leur ensemble, tous ces éléments ont largement contribué à donner au processus l'équité, l'ouverture et la transparence qui le caractérisent manifestement aujourd'hui.

C'est encore plus complexe pour ce qui est de la participation des chantiers navals. Par exemple, ils ont été consultés au sujet des critères d'évaluation et des coefficients de pondération. Nous avons même rencontré des fournisseurs potentiels pour leur demander quel

devraient être à leur avis les coefficients de pondération de ces critères. La transparence a été extraordinaire. Les chantiers navals ont même accepté que soient divulguées les évaluations de leurs propres installations, les unes par rapport aux autres. Ce niveau de transparence a beaucoup contribué à l'intégrité du processus d'approvisionnement.

• (1010)

Le président: Merci, monsieur Ring. Merci, monsieur Cannan.

John, vous vouliez poser quelques questions et demander aux témoins de vous faire parvenir les réponses par écrit.

L'hon. John McCallum: Oui, j'ai trois questions à poser.

Je ne dis pas que c'est vrai encore aujourd'hui, mais pour revenir sur ce que disait M. Cannan tout à l'heure, je me souviens que quand j'étais à la Défense, ils avaient tendance à sous-estimer les coûts. Par exemple, ils lançaient un appel d'offres pour des avions sans prendre en compte le coût des hangars.

Premièrement, quel est le taux d'inflation, à peu près? 2, 5 ou 10 p. 100? Je suppose que cette question s'adresse à l'amiral Finn.

Deuxièmement, j'ai peut-être raté quelque chose, mais vous avez dit que le début de la construction était reporté à une date ultérieure, pour diverses raisons. Quelle est la date prévue maintenant? Dans deux, cinq ou huit ans?

Et troisièmement, je disais tout à l'heure qu'ils sous-estimaient les coûts. Est-ce que votre estimation de 35 milliards de dollars comprend tous les coûts, ou bien est-ce que certaines choses, comme les hangars si on achetait des avions plutôt que des navires, ne sont pas prises en compte?

Le président: Parfait, John, je pense que les questions sont suffisamment claires. Nous avons fait preuve d'indulgence en vous permettant de les poser.

Nous espérons recevoir rapidement les réponses par écrit, dans une forme succincte, de préférence, monsieur Ring. Ce n'est pas la peine de rédiger tout un essai, simplement des réponses succinctes.

Je tiens à vous remercier vivement de vos témoignages. Vous avez pu constater, à l'enthousiasme des membres du comité, que tout ce dossier suscite une grande excitation, chez les Canadiens aussi d'ailleurs, et il faut en féliciter tous les protagonistes. Ça va sans doute devenir la référence pour tous les grands marchés publics.

Puis-je ajouter une question à celles de John?

J'aimerais savoir quelle partie de cette somme est réellement investie par les chantiers dans la mise à niveau de leurs installations. Quel rôle joue le gouvernement fédéral dans la mise à niveau technique des chantiers navals?

M. Tom Ring: Nous vous ferons parvenir la réponse à cette question.

Le président: Bien.

Contre-amiral Finn, monsieur Ring, monsieur Leslie et monsieur Vermette, je vous remercie infiniment d'avoir pris la peine de venir nous rencontrer aujourd'hui.

La séance est levée.

POSTE  MAIL

Société canadienne des postes / Canada Post Corporation

Port payé

Postage paid

Poste-lettre

Lettermail

**1782711
Ottawa**

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à :
Les Éditions et Services de dépôt
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada
Ottawa (Ontario) K1A 0S5*

*If undelivered, return COVER ONLY to:
Publishing and Depository Services
Public Works and Government Services Canada
Ottawa, Ontario K1A 0S5*

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

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

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

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

On peut obtenir des copies supplémentaires en écrivant à : Les Éditions et Services de dépôt
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada
Ottawa (Ontario) K1A 0S5
Téléphone : 613-941-5995 ou 1-800-635-7943
Télécopieur : 613-954-5779 ou 1-800-565-7757
publications@tpsgc-pwgsc.gc.ca
<http://publications.gc.ca>

Aussi disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante : <http://www.parl.gc.ca>

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

SPEAKER'S PERMISSION

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.

Additional copies may be obtained from: Publishing and Depository Services
Public Works and Government Services Canada
Ottawa, Ontario K1A 0S5
Telephone: 613-941-5995 or 1-800-635-7943
Fax: 613-954-5779 or 1-800-565-7757
publications@tpsgc-pwgsc.gc.ca
<http://publications.gc.ca>

Also available on the Parliament of Canada Web Site at the following address: <http://www.parl.gc.ca>