



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

44^e LÉGISLATURE, 1^{re} SESSION

Comité permanent des opérations gouvernementales et des prévisions budgétaires

TÉMOIGNAGES

NUMÉRO 078

Le mardi 17 octobre 2023

Président : M. Kelly McCauley



Comité permanent des opérations gouvernementales et des prévisions budgétaires

Le mardi 17 octobre 2023

• (1605)

[Traduction]

Le président (M. Kelly McCauley (Edmonton-Ouest, PCC)):
La séance est ouverte.

Bienvenue à la 78^e réunion du Comité permanent des opérations gouvernementales et des prévisions budgétaires, aussi connu comme étant le puissant Comité, le seul comité qui compte.

Conformément à la motion adoptée par le Comité le jeudi 28 septembre 2023, le Comité se réunit pour mener une étude sur le remplacement du CP-140 Aurora par le P-8 Poseidon de Boeing.

Comme toujours, je vous rappelle, chers collègues, qu'il ne faut pas mettre les oreillettes à côté du microphone, car cela provoque une réaction acoustique et peut causer des blessures.

Je crois comprendre que les témoins feront une déclaration préliminaire.

Nous accueillons de nouveau M. Bill Matthews, ainsi que M. Page et Mme Gregory. Nous procéderons dans cet ordre.

Monsieur Matthews, nous sommes heureux de vous revoir. La parole est à vous pour cinq minutes.

M. Bill Matthews (sous-ministre, ministère de la Défense nationale): Merci, monsieur le président. J'essaierai de prendre bien moins de cinq minutes.

Je vous remercie de l'invitation. Je suis accompagné de ma collègue, Nancy Tremblay, qui travaille au groupe des matériels, ainsi que de mes collègues de SPAC et d'ISDE, que vous entendrez dans un instant, pour discuter du projet d'aéronef multimitissions canadien, qui remplacera le CP-140 Aurora et qui munira les Forces armées canadiennes d'un aéronef de patrouille maritime, avec équipement et à long rayon d'action, qui sera spécialisé dans la lutte anti-sous-marin et antinavire. Le processus d'approvisionnement contribuera à faire en sorte que les Forces armées canadiennes maintiennent une capacité de calibre mondial en matière de renseignement, de surveillance et de reconnaissance.

Étant donné que nous sommes un peu en retard, monsieur le président, puis-je conclure en disant que je serai heureux de répondre à vos questions?

Je vais céder la parole à M. Page.

Le président: Merci, monsieur.

Allez-y, monsieur Page.

M. Simon Page (sous-ministre adjoint, Approvisionnement maritime et de défense, ministère des Travaux publics et des Services gouvernementaux): Bonjour.

Je crains de prendre un peu plus de temps que M. Matthews. Je ferai ma déclaration préliminaire comme prévu.

Bonjour, je m'appelle Simon Page. Je suis sous-ministre adjoint de la Direction générale de l'approvisionnement maritime et de défense à Services publics et Approvisionnements Canada. Je vous remercie de m'avoir invité à la réunion du Comité.

Services publics et Approvisionnement Canada soutient les ministères et les organismes fédéraux dans leurs activités quotidiennes en leur servant d'acheteur central, de fournisseur de services communs, de spécialiste des questions linguistiques et en assumant une variété d'autres rôles. Mon organisation est responsable de l'acquisition de biens et de services de défense et de marine pour le compte des Forces armées canadiennes et du ministère de la Défense nationale, de la Garde côtière canadienne et d'autres clients fédéraux. Nous travaillons avec les ministères clients et les partenaires de l'industrie pour veiller à ce que nos militaires disposent de l'équipement dont ils ont besoin pour accomplir leur important travail. Nous travaillons également en étroite collaboration avec nos collègues d'Innovation, Sciences et Développement économique Canada afin de tirer parti de ces approvisionnements pour générer des avantages économiques pour le Canada et les Canadiens.

Les acquisitions de matériel de défense sont façonnées par les politiques fondamentales de Protection, Sécurité, Engagement, soit la politique de défense du Canada qui a été publiée en 2017, et la Stratégie nationale de construction navale. Notre travail est également guidé par le Plan d'investissement de la Défense, qui a été approuvé en 2018. Ces politiques et ces plans aident SPAC à veiller à ce que les Forces armées canadiennes et la Garde côtière canadienne soient bien équipées et soutenues.

Aujourd'hui, j'aimerais souligner brièvement le travail que nous faisons à SPAC pour soutenir l'approvisionnement en aéronefs multimitissions canadiens, également connus sous l'acronyme AMC, après quoi je serai heureux de répondre aux questions des membres du Comité.

Pour toute acquisition de matériel de défense, SPAC reçoit d'abord des informations sur les besoins de la part du ministère de la Défense nationale. Au début du processus d'acquisition, dans le cadre des activités préalables à l'approvisionnement, SPAC prend contact avec l'industrie et entreprend une analyse du marché. Cela nous permet de savoir ce que l'industrie, au Canada et dans le monde, est capable de produire pour répondre au besoin et dans quel délai elle peut le faire.

Grâce à ces informations, nous sommes mieux à même de travailler avec nos clients et partenaires fédéraux pour déterminer quelle est la stratégie d'approvisionnement la plus appropriée. Par exemple, nos appels d'offres ont plus de chances d'aboutir si l'analyse du marché démontre que le marché est sain pour le besoin en question.

Pour l'acquisition de l'aéronef multimitissions canadien, SPAC a tout d'abord engagé une tierce partie indépendante afin de réaliser une évaluation du marché des solutions potentielles pour cette capacité. L'analyse a également porté sur les capacités aérospatiales canadiennes, afin d'analyser les différentes options et d'évaluer la faisabilité de l'élaboration d'une solution pour le projet d'AMC au Canada. Sur la base des conclusions de cette tierce partie, l'équipe de projet a conclu qu'il serait très difficile pour l'industrie canadienne d'élaborer une solution dotée des capacités requises dans les délais nécessaires pour respecter la durée de vie prévue de l'aéronef CP-140 Aurora.

[Français]

Pour valider les conclusions de ce rapport, une demande d'information a été émise en février 2022, non seulement pour solliciter l'avis de l'industrie sur les besoins capacitaires établis pour la nouvelle flotte, mais aussi pour évaluer l'intérêt, la capacité et l'expérience de l'industrie à fournir une solution répondant à ces exigences.

Des 23 réponses reçues dans le cadre de cette consultation, seule Boeing a proposé un avion militaire standard, le P-8A Poseidon, déjà utilisé par les pays du Groupe des cinq et d'autres alliés clés. Les autres réponses ne proposaient que des solutions partielles qui portaient sur des sous-systèmes ou étaient basées sur des aéronefs qui soit n'avaient pas encore été développés soit nécessitaient d'importantes modifications.

La consultation menée par le Canada auprès de ses autres partenaires du Groupe des cinq, à savoir les États-Unis, le Royaume-Uni, l'Australie et la Nouvelle-Zélande, a également confirmé qu'aucun autre pays allié ne prévoit concevoir de plateforme multimitission à l'heure actuelle, à l'exception de la France. Celle-ci a en effet demandé à Airbus et à Dassault de réaliser des études sur un futur avion de patrouille maritime, lequel pourrait servir de base à un projet de remplacement qui doit être lancé en 2026 et donnerait lieu à la mise en service d'un nouvel avion à la fin des années 2030.

Les capacités du P-8A Poseidon sont soumises au contrôle des exportations en vertu de la loi américaine sur le contrôle des exportations d'armes et de son instrument réglementaire, soit le règlement sur le trafic international d'armes. Cet aéronef ne peut être acheté que dans le cadre du programme américain de vente militaire à l'étranger, qui permet aux gouvernements étrangers et aux agences internationales admissibles d'acheter des articles et des services de défense au gouvernement américain, Le Canada le peut depuis 1951.

En vue d'explorer cette option plus en détail, l'équipe de projet a ensuite obtenu l'approbation nécessaire pour présenter au gouvernement américain, en décembre 2022, une lettre décrivant les besoins du Canada et faisant état d'une offre visant jusqu'à 16 avions P-8A Poseidon, l'équipement associé, ainsi que l'entretien initial. Il est important de noter que cette lettre n'engageait pas le Canada à acheter l'avion. Elle a simplement permis au Canada de comprendre

plus en détail la capacité, le coût, la disponibilité et les avantages pour l'industrie canadienne.

Conformément à la pratique...

• (1610)

[Traduction]

Le président: Je crains que votre temps soit écoulé, monsieur Page. Pourriez-vous conclure brièvement?

[Français]

M. Simon Page: Je vous remercie de m'avoir donné l'occasion de m'adresser à vous aujourd'hui. Je répondrai volontiers à vos questions.

[Traduction]

Le président: Merci.

C'est maintenant au tour de Mme Gregory, qui dispose de cinq minutes.

Mme Mary Gregory (sous-ministre adjointe déléguée, Secteur de l'industrie, ministère de l'Industrie): Bonjour. Je vous remercie de m'avoir invitée. Je m'appelle Mary Gregory et j'occupe le poste de sous-ministre adjointe déléguée du Secteur de l'industrie à Innovation, Sciences et Développement économique Canada.

Dans le cadre de la Stratégie d'approvisionnement en matière de défense du Canada, notre ministère est responsable de tirer parti de certains approvisionnements du secteur de la défense pour stimuler l'activité et la croissance économiques dans l'ensemble du pays. L'objectif est de veiller à ce que certains achats militaires à grande échelle contribuent plus largement à l'économie canadienne.

[Français]

Nous y parvenons principalement en appliquant la Politique des retombées industrielles et technologiques depuis 2014 et, le cas échéant, sa prédécesseure, la Politique des retombées industrielles et régionales depuis le milieu des années 1980.

[Traduction]

La Politique des retombées industrielles et technologiques s'applique à certains projets du secteur de la défense et de la Garde côtière canadienne dont la valeur à l'achat est supérieure à 100 millions de dollars et qui ne sont pas assujettis à des accords commerciaux ou qui sont visés par l'exception relative à la sécurité nationale. La politique oblige les entreprises qui se voient attribuer des contrats à mener des activités commerciales au Canada dont la valeur équivaut à celle des contrats qu'ils obtiennent.

Les activités commerciales peuvent être directement liées à l'approvisionnement ou peuvent inclure d'autres activités de grande valeur dans des domaines qui renforcent la base industrielle du Canada dans le secteur de la défense ou dans d'autres secteurs et qui font progresser les grandes priorités. Une proposition de valeur est généralement élaborée pour un approvisionnement concurrentiel à partir d'une analyse du marché et repose sur la mobilisation de l'industrie, ce qui est mené parallèlement aux travaux d'autres ministères afin de respecter les délais d'approvisionnement. Cela peut également être appliqué aux marchés prescrits.

Les exigences en matière de retombées économiques visent aussi des activités commerciales dans des capacités industrielles clés du Canada, qui comprennent des domaines d'excellence établis, comme la formation et la simulation et les nouvelles technologies, telles que l'intelligence artificielle.

[Français]

En tant que ministère clé de la Stratégie d'approvisionnement en matière de défense du Canada, notre ministère participe à la gouvernance interministérielle et travaille en étroite collaboration avec les ministères partenaires au processus d'approvisionnement. Ainsi, nos représentants sont capables de préférer des approches liées aux retombées économiques en parallèle aux travaux de nos ministères partenaires dans le but d'appuyer la prise de décisions opportunes et de respecter les délais d'approvisionnement.

[Traduction]

En ce qui concerne la Politique des retombées industrielles et technologiques, le Canada a mis au point un outil solide et souple qui permet d'obtenir des résultats économiques positifs d'une manière ouverte et transparente qui concorde avec le processus d'approvisionnement dans son ensemble. Les agences de développement régional du Canada peuvent également jouer un rôle important dans le processus et travailler en étroite collaboration avec les entreprises pour simplifier les choses lorsqu'il s'agit de trouver des fournisseurs potentiels. De plus, les entrepreneurs disposent d'une période raisonnable pour remplir leurs obligations, qui est généralement liée à la durée du contrat.

• (1615)

[Français]

Étant donné que le Canada met à profit les approvisionnements en matière de défense afin de créer des retombées économiques depuis plus de trois décennies, la plupart des grands entrepreneurs connaissent bien la Politique des retombées industrielles et technologiques et ses obligations connexes.

[Traduction]

Cette politique demeure un outil important pour favoriser la croissance économique, appuyer l'innovation, contribuer aux exportations et aider à bâtir et à maintenir la base industrielle du Canada.

Merci beaucoup.

Le président: Excellent. Merci beaucoup.

Nous allons commencer notre première série de questions, qui comprend des interventions de six minutes, avec Mme Block.

Allez-y, s'il vous plaît.

Mme Kelly Block (Sentier Carlton—Eagle Creek, PCC): Merci beaucoup, monsieur le président.

J'aimerais remercier les témoins de leur présence. Je sais qu'une seule réunion est consacrée à l'étude, mais je pense qu'il est important que nous soyons informés de ce qui se passe dans le cadre de ce projet d'approvisionnement.

Encore une fois, nous sommes réunis aujourd'hui afin de discuter du processus d'approvisionnement pour l'aéronef P-8 Poseidon. En tant que parlementaires, nous sommes ici pour veiller à ce que les processus d'approvisionnement soient respectés et à ce que les contribuables en aient pour leur argent. Je crois qu'il est important que nous ayons la possibilité de le faire.

Je sais que chacun d'entre vous nous a donné un aperçu du rôle que joue son ministère en matière d'approvisionnement, mais j'ai une question au sujet des Forces armées canadiennes. Quel rôle jouent-elles dans l'acquisition de matériel militaire?

M. Bill Matthews: Le rôle principal des Forces armées canadiennes consiste d'abord à définir les besoins. Une capacité est requise, puis nous passons aux exigences détaillées de la capacité. Dans le cas présent, nous parlons du remplacement du CP-140. Il s'agit donc de tout: du rayon d'action de l'aéronef à ce qu'il doit pouvoir faire sur le plan de la lutte anti-sous-marine et de la lutte antinavire, c'est-à-dire les mécanismes de défense dont il a besoin, les missiles qu'il doit transporter et les menaces qu'il doit atténuer.

C'est ce que font les forces armées au départ et, à mesure que l'on définit les besoins et lorsque l'on passe à un processus d'approvisionnement et à l'étape de la planification des achats, le rôle que jouent mes collègues de SPAC devient plus important. Toutefois, même tout au long de ce processus, les forces armées participent en clarifiant les besoins, en validant peut-être les renseignements qui reviennent par rapport à leurs besoins, afin de s'assurer qu'on y répond.

Mme Kelly Block: Quelle est l'importance accordée au ministère de la Défense nationale dans ce processus?

M. Bill Matthews: Le rôle du ministère de la Défense nationale est intégré à celui des Forces armées canadiennes. Nous collaborons aussi avec nos collègues de SPAC. Les exigences seront définies par les forces armées, qui recevront l'aide de l'équipe d'approvisionnement du ministère de la Défense nationale. Toutefois, le processus d'approvisionnement en place pour un projet de cette envergure est géré par SPAC.

Mme Kelly Block: Je vous remercie.

J'aimerais parler de l'industrie et de SPAC. Madame Gregory, je vous écoutais lorsque vous nous parliez de l'industrie. En ce qui concerne ce processus d'approvisionnement, quelles ont été vos recommandations quant à l'approvisionnement auprès d'entreprises ici au Canada ou à l'étranger, et quant à l'activité économique et aux retombées pour l'économie canadienne qui en découleraient?

Mme Mary Gregory: Notre cadre politique nous permet de bénéficier de l'approvisionnement, que le fournisseur soit canadien ou non. Comme l'a souligné le sous-ministre du ministère de la Défense nationale, les exigences sont définies par ce ministère et nous travaillons avec lui pour nous assurer que les gens comprennent quelles sont les capacités dont nous disposons au Canada. Nous publions un rapport sur l'état de l'industrie aérospatiale une fois par an, et nous étudions l'état de l'industrie de la défense avec les partenaires de l'industrie une fois tous les deux ans. Nous essayons donc de fournir des renseignements ouverts et transparents sur l'état de l'industrie canadienne.

En ce qui concerne le processus d'approvisionnement, nous voulons aider nos partenaires à comprendre quelles sont les capacités existantes et comment elles peuvent être mises à profit.

• (1620)

Mme Kelly Block: Je vous remercie.

Je sais qu'entre la publication de la demande de renseignements en février 2022 par SPAC et l'envoi de la lettre de demande au gouvernement américain en mars 2023 pour obtenir jusqu'à 16 avions P-8A Poseidon de Boeing, des rumeurs d'attribution de contrat à un fournisseur unique ont commencé à circuler. C'était en décembre.

Je me demande si vous pouvez répondre à la question, et vous l'avez peut-être fait, monsieur Page. Avez-vous bien dit que la demande de renseignements avait été envoyée à plusieurs entreprises?

M. Simon Page: En effet, la demande de renseignements a été envoyée à plusieurs entreprises. D'ailleurs, il s'agissait d'une demande de renseignements ouverte qui a été envoyée à l'ensemble du secteur. Nous avons reçu un bon nombre de réponses: près de 23. Après avoir reçu les renseignements, nous avons réalisé une analyse assez détaillée de tous ces renseignements.

Mme Kelly Block: D'accord.

Que s'est-il passé entre février et décembre 2022 pour que vous décidiez d'envoyer la lettre de demande au gouvernement américain? On vous a interrompu lorsque vous expliquiez que le fait d'envoyer cette lettre — comme vous alliez nous le dire, j'en suis sûre — ne voulait pas dire que vous faisiez une demande d'achat, même si en juin 2023, le gouvernement américain a préapprouvé la vente.

Que s'est-il passé entre le mois de février et le mois de décembre pour que le ministère envoie une lettre au gouvernement américain pour demander jusqu'à 16 avions de Boeing?

Le président: J'ai bien peur de devoir vous interrompre à nouveau, parce que vos six minutes sont écoulées. Vous pourriez peut-être nous fournir votre réponse par écrit. Vous pourriez aussi répondre pendant une autre série de questions.

Nous passons maintenant à M. Kusmierczyk pour six minutes.

M. Irek Kusmierczyk (Windsor—Tecumseh, Lib.): Je vous remercie, monsieur le président.

Je tiens d'abord à remercier ma collègue, Mme Vignola, d'avoir présenté cette motion et d'avoir proposé cette étude. La conversation que nous avons aujourd'hui est extrêmement importante.

Les hommes et les femmes de l'Aviation royale canadienne font un travail difficile. Ils font très bien ce travail et, souvent, ils le font au risque de leur sécurité et de leur gagne-pain. Nous l'avons vu cet été lorsque deux militaires ont perdu la vie lors de l'écrasement de l'hélicoptère Chinook. Mon objectif premier est de veiller à ce que nous obtenions l'avion qui répondra le mieux aux besoins de nos militaires dans le cadre de leur mission. Nous voulons qu'ils puissent rentrer chez eux chaque soir après le travail.

J'aimerais parler des capacités.

Monsieur Matthews, j'aimerais savoir en quoi les capacités de l'aéronef multimitissions canadien diffèrent des capacités actuelles de l'aéronef Aurora. Qu'est-ce qui a changé et quelles sont les nouvelles menaces auxquelles l'aéronef multimitissions canadien sera confronté?

M. Bill Matthews: Il y a plusieurs éléments de réponse.

Premièrement, le CP-140 Aurora est un vieil avion. Il a été mis en service en 1980. Il a été mis à niveau plusieurs fois depuis sa mise en service, mais du point de vue des capacités, il perd assez rapidement de sa pertinence, d'abord parce qu'il est vieux, puis parce que les stratégies de nos adversaires deviennent plus complexes beaucoup plus rapidement que nous l'avions espéré. Il y a des limites à ce que nous pouvons faire pour mettre à niveau un avion aussi vieux pour qu'il demeure pertinent. Pour l'heure, nous comptons l'utiliser jusqu'en 2030.

Là où l'aéronef multimitissions sera différent, c'est dans le domaine de la défense. Vous voulez mettre sur le théâtre des opérations un appareil qui vous permettra non seulement de vous défendre, mais qui disposera aussi d'une capacité offensive plus mo-

derne pour ce qui est des missiles qu'il peut transporter, tant pour la guerre anti-sous-marine que pour la guerre anti-surface.

L'autre élément... nous risquons de simplifier à l'extrême cette conversation, selon moi. Nous parlons d'un avion, mais il s'agit d'un avion doté de systèmes à bord qui sont très complexes et qui en font un actif important. Cet avion contient, notamment, des radars, des capteurs, des capacités sous-marines et toutes les capacités intégrées de communication, de renseignement et de surveillance. Il ne s'agit pas d'un simple morceau de métal volant. Les systèmes dont il est doté le rendent très important.

La capacité requise pour l'intégration de l'aéronef multimitissions canadien est absolument essentielle. Il s'agit d'une intégration aux autres actifs utilisés par les Forces armées canadiennes, mais aussi d'une intégration et d'une interopérabilité avec nos alliés de l'OTAN. Cela devient de plus en plus important de nos jours.

• (1625)

M. Irek Kusmierczyk: Pourriez-vous, justement, nous en dire plus sur l'interopérabilité? Pourquoi est-ce important? Pourquoi l'interopérabilité devient-elle de plus en plus importante?

M. Bill Matthews: Je peux certainement vous en parler. Pensez à n'importe quelle région dangereuse dans le monde. Nous y travaillons rarement seuls. Nous y sommes avec nos partenaires du Groupe des cinq. Nous y sommes avec nos alliés de l'OTAN ou d'autres alliés. La capacité d'échanger des renseignements en temps réel et la capacité de connaissance parfaite ou de tous les domaines des menaces sous-marines et de surface, et de toutes les menaces, sont essentielles pour renseigner les hommes et les femmes qui pilotent l'avion sur la meilleure façon de procéder.

Comme je l'ai dit, nous agissons très rarement seuls dans le cadre de nos opérations, alors la capacité d'échanger des renseignements avec nos partenaires de l'OTAN et d'autres alliés est absolument essentielle.

Je me contenterai de dire que nos avions actuels sont désuets. Il devient de plus en plus difficile de les préserver. Tous nos partenaires du Groupe des cinq et un grand nombre de nos alliés de l'OTAN ont choisi l'avion P-8. L'interopérabilité est donc d'une importance capitale.

Cela ne veut pas dire que le P-8 est le seul avion qui puisse nous permettre d'assurer cette interopérabilité, mais beaucoup de nos alliés ont déjà choisi cet appareil.

M. Irek Kusmierczyk: Vous avez parlé d'un aéronef multimitissions. Pouvez-vous expliquer à ceux qui nous regardent ce que vous entendez par « aéronef multimitissions »? Quels types de missions un avion comme celui-ci pourrait-il effectuer?

M. Bill Matthews: Cet aéronef sera assurément utilisé pour les mêmes types de missions que nous effectuons avec le CP-140. Récemment, vous aurez entendu parler, aux nouvelles, des vols qui nous permettent d'assurer et de surveiller l'application des sanctions contre la Corée du Nord. Ce type de mission de surveillance se poursuivra, tout comme les missions de surveillance sous-marine et de surveillance de surface, qui sont essentielles. Pensez aux menaces qui pèsent sur l'Arctique. Il est essentiel de surveiller ces menaces.

L'ensemble des missions devient plus large et plus compliqué en raison de l'évolution des menaces. Cependant, les missions de surveillance sont notre priorité.

[Français]

Madame Tremblay, avez-vous quelque chose à ajouter?

[Traduction]

Mme Nancy Tremblay (sous-ministre adjointe déléguée, Matériels, ministère de la Défense nationale): Les missions de surveillance sont notre priorité, je suis d'accord. Je pourrais aussi parler de la collecte de renseignements. L'aéronef doit aussi être en mesure de recueillir des renseignements provenant de missions de reconnaissance. En outre, le CP-140, ou l'aéronef multimitions maritime, doit être capable d'effectuer des missions de commandement et de contrôle afin que les ressources dont disposent les commandants puissent être envoyées et utilisées contre la menace qui existe.

M. Irek Kusmierczyk: Monsieur le président, combien de temps me reste-t-il?

Le président: Il vous reste 25 secondes.

M. Irek Kusmierczyk: C'est très bien.

J'ai parlé des risques. Il est évident que si l'aéronef actuel, l'aéronef Aurora, est toujours utilisé après l'année 2030, les risques seront plus grands. Pourriez-vous nous en parler?

M. Bill Matthews: Oui, bien sûr. Des mesures ont été prises pour prolonger l'utilisation de la cellule de l'appareil. Nous sommes concentrés sur les ailes et la structure, entre autres. Il s'agissait aussi de mettre à niveau les systèmes de communication et de navigation, afin de respecter l'évolution du Règlement de l'aviation. Cependant, le risque est...

Le président: Je m'excuse, monsieur Matthews. Je sais que vous êtes habitué à ce que je vous interrompe en comité.

M. Bill Matthews: Ce ne sera pas la dernière fois.

Le président: Encore une fois, je m'en excuse.

Madame Vignola, vous avez six minutes.

[Français]

Mme Julie Vignola (Beauport—Limoilou, BQ): Merci, monsieur le président.

Monsieur Page, dans votre allocution d'ouverture, vous avez mentionné que Services publics et Approvisionnement Canada avait pris contact avec l'industrie. Lorsque vous parlez d'« industrie », parlez-vous de compagnies précises, de gens ou de lobbys en général? Est-ce plus pointu? Quand et comment ce contact a-t-il été fait?

M. Simon Page: Merci de cette question.

Il y a plusieurs moyens de contacter l'industrie pour demander de l'information. Dans le cas de l'aéronef dont il est question aujourd'hui, nous avons adopté une approche très vaste, sans restriction. Toutes les compagnies qui étaient intéressées par le contrat entourant l'aéronef, que ce soit pour l'avion lui-même ou pour un système de mission qui pourrait être installé dans l'avion, avaient l'occasion de répondre. Nous avons envoyé un document relativement complet, qui inclut tous les besoins de haut niveau qui nous ont été communiqués par le ministère de la Défense nationale et les Forces armées canadiennes.

• (1630)

Mme Julie Vignola: D'accord.

M. Bill Matthews: Cela vaudrait peut-être la peine de donner un aperçu des entreprises qui ont répondu.

M. Simon Page: Ces entreprises couvraient un vaste éventail, comprenant de grands fabricants d'aéronefs, comme Bombardier, Boeing, Airbus et De Havilland, mais aussi des compagnies spécialisées dans les systèmes de mission, comme General Dynamics.

Mme Julie Vignola: Si je comprends bien, vous pouviez recevoir de l'information au sujet d'un système, de l'avion ou des deux. Vous auriez donc pu recevoir des réponses super géniales au sujet à la fois de l'avion et d'un système de mission, ce qui aurait été quelque chose d'encore plus avant-gardiste pour le Canada, mais cela n'a pas été le cas.

M. Simon Page: La notion d'intégration des deux au sein d'une même compagnie n'était pas comprise dans la demande d'information, ni dans aucune réponse. Par contre, certains grands fournisseurs nous ont bien exprimé comment ils pouvaient arriver à satisfaire les besoins énoncés dans l'annexe à la demande d'information.

Mme Julie Vignola: Après avoir reçu les réponses à votre demande d'information, est-ce que vous avez rencontré des partenaires pour poser plus de questions et avoir plus de détails? Est-ce que ces partenaires ont rencontré des spécialistes du ministère pour plus de questions, pour approfondir le dossier et pour une meilleure compréhension de l'ensemble du projet? J'imagine que la construction d'un aéronef ne se fait pas sur une feuille de papier format lettre, recto verso. Est-ce qu'il y a eu des rencontres avec les candidats potentiels les plus intéressants?

M. Simon Page: Oui, il y a eu des rencontres. Tout ce que je peux dire, c'est que le Canada n'a jamais dit non à une compagnie qui a voulu une telle rencontre. Nous avons d'ailleurs rencontré les représentants de certaines compagnies à maintes reprises.

Mme Julie Vignola: Madame Gregory, entre une compagnie dont l'exploitation se trouve à l'étranger et une compagnie qui viendrait s'installer au Canada ou qui y est déjà, laquelle a le plus grand impact direct, indirect et induit sur le plan socioéconomique?

[Traduction]

Mme Mary Gregory: Si une entreprise canadienne entreprend ce travail au Canada, c'est une bonne chose pour cette entreprise canadienne. Cela ne fait aucun doute. Notre politique d'approvisionnement militaire exige la promotion de l'activité économique au Canada, que le fournisseur soit étranger ou canadien, il s'agit donc, comme vous le dites, de savoir si l'activité est directement liée...

[Français]

Mme Julie Vignola: Ma question était la suivante: laquelle des deux va avoir le plus grand impact au Canada?

[Traduction]

Mme Mary Gregory: Selon notre politique, l'ampleur des retombées économiques au Canada devrait être la même, car tout dépendra vraiment de la valeur du contrat qui sera accordé au fournisseur. Il ne fait aucun doute que l'industrie de la défense et l'industrie aérospatiale du Canada aimeraient être des fournisseurs, dans de nombreuses circonstances, du gouvernement du Canada et du ministère de la Défense nationale. Il ne faut toutefois pas oublier que les retombées économiques qui découlent d'un contrat donné à un fournisseur étranger qui travaille au Canada peuvent être précieuses pour ces fournisseurs et ces entreprises.

[Français]

Mme Julie Vignola: Monsieur Page, pour ce qui est des CP-140 Aurora, quelle compagnie fait la mise à jour ou la modernisation des systèmes?

M. Simon Page: Merci de cette question.

Je pense que les représentants du ministère de la Défense nationale vont pouvoir y répondre mieux que moi.

Mme Nancy Tremblay: La maintenance des systèmes est faite par la compagnie IMP Aerospace & Defence, mais c'est General Dynamics Mission Systems-Canada qui s'occupe des systèmes de mission.

Mme Julie Vignola: Est-ce que c'est le même système que vous recherchez pour le prochain aéronef multimission que le Canada va acheter?

• (1635)

Mme Nancy Tremblay: Je vous remercie de...

[Traduction]

Le président: Je crains que votre temps ne soit écoulé. Nous reviendrons peut-être à vous.

Monsieur Johns, vous avez la parole.

M. Gord Johns (Courtenay—Alberni, NPD): Je remercie tous les témoins de leur présence.

Madame Gregory, mes premières questions s'adresseront à vous.

Nous savons que le Canada est une figure de proue en matière de surveillance aéroportée, de guerre anti-sous-marine et d'aérospatiale. Cependant, en mai de cette année, 16 cadres canadiens des secteurs de l'aérospatiale et de la défense ont envoyé une lettre au premier ministre ainsi qu'aux ministres concernés à l'époque — le ministre Champagne, la ministre Anand et la ministre Jaczek — pour leur demander d'autoriser un appel d'offres ouvert pour le projet d'aéronef multimissions canadien, au lieu d'acquiescer les avions P-8 fabriqués aux États-Unis auprès d'un fournisseur unique.

J'espère que vous reconnaissez la renommée mondiale des industries canadiennes de l'aérospatiale et de la défense. Si c'est ce que vous pensez, êtes-vous d'accord avec ces cadres qui affirment que si le gouvernement canadien ne permet pas à nos entreprises nationales de soumissionner pour ce contrat, cela nuira considérablement à notre réputation sur la scène internationale? Comment voulez-vous que les gouvernements alliés investissent dans nos industries de l'aérospatiale et de la défense si le gouvernement du Canada ne permet même pas aux entreprises de ces secteurs de soumissionner?

Mme Mary Gregory: Je pense qu'il est bien connu dans le secteur canadien de l'aérospatiale et de la défense qu'il est difficile de vendre sur les marchés internationaux. Les représentants d'entreprises nous le disent souvent, à moi et à mes collègues, au ministère. S'ils n'ont pas l'occasion de vendre au Canada, ils ont de la difficulté à vendre sur les marchés internationaux.

L'industrie aérospatiale du Canada est très forte et très compétente. Elle se classe parmi les trois meilleures industries pour les éléments civils de l'aérospatiale: les simulateurs civils, les moteurs civils et les aéronefs civils. En ce qui concerne l'approvisionnement en matériel de défense, je pense que la force de l'industrie aérospatiale canadienne a été davantage celle d'un fournisseur que celle d'un fabricant d'équipement d'origine.

Ce que vous dites est très important. Les intervenants des secteurs de la défense et de l'aérospatiale nous disent constamment qu'il est important pour eux de pouvoir participer à l'approvisionnement du gouvernement du Canada.

M. Gord Johns: Je vais me pencher sur l'approvisionnement.

Nous savons que le produit Boeing ne prévoit pas le contrôle souverain de la propriété intellectuelle au Canada et les approbations pour toute modification future. Elles doivent être accordées par l'armée américaine. Par ailleurs, Unifor, qui représente plus de 11 000 travailleurs canadiens dans le domaine de l'aérospatiale, et l'Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale, ont envoyé des lettres au gouvernement fédéral pour lui dire que l'attribution d'un contrat à fournisseur unique pour l'avion P-8 fabriqué aux États-Unis menaçait les emplois canadiens dans le secteur de l'aérospatiale.

Est-il juste de dire qu'aucun travailleur canadien ne participera à la fabrication des avions P-8 Poseidon?

Mme Mary Gregory: Je vous remercie de la question.

L'avion Poseidon, d'après ce que je comprends, est basé sur une plateforme de Boeing dont certains sous-composants sont fabriqués au Canada, mais la majeure partie de la plateforme est fabriquée aux États-Unis. Il est peu probable qu'il y ait beaucoup de composants fabriqués au Canada sur cet avion.

M. Gord Johns: Je vais revenir à ce que vous avez dit au sujet de ces emplois.

Compte tenu de l'incapacité récente du Canada à négocier des garanties d'emplois dans la chaîne d'approvisionnement pour la flotte de chasseurs F-35 que nous achetons en ce moment, pensez-vous pouvoir négocier des garanties de retombées industrielles et technologiques d'au moins 7 milliards de dollars pour l'industrie et les travailleurs canadiens, ce qui équivaldrait à la valeur totale du contrat pour les avions P-8?

Convendriez-vous qu'un contrat à fournisseur unique dans le cadre duquel des compensations industrielles seront négociées après l'approbation de l'achat ne peut en aucun cas garantir des retombées économiques maximales pour le Canada, ce qui figure pourtant dans la politique d'approvisionnement de la politique de défense du Canada intitulée « Protection, Sécurité, Engagement »?

Mme Mary Gregory: Je vous remercie de la question.

Notre politique en matière de retombées industrielles et technologiques peut s'appliquer aux ventes de matériel militaire à l'étranger, et elle peut s'appliquer à l'approvisionnement direct. Dans ce cas, nous négocierions un accord avec le fournisseur. S'il s'agissait de Boeing, nous négocierions avec Boeing pour obtenir des retombées industrielles correspondant à la valeur du contrat au Canada. Comme vous l'avez dit, ces retombées ne concerneraient pas nécessairement la plateforme achetée, mais ce pourrait très bien être le cas, et c'est souvent le cas, dans le cadre d'approvisionnement commercial et d'activités commerciales qui se déroulent partout au Canada. Boeing a des obligations en la matière pour des avions déjà achetés.

M. Gord Johns: Mais il n'y a pas de certitude. Il n'y en a pas à l'heure actuelle.

Je suis désolé de vous interrompre, mais nous n'avons pas beaucoup de temps.

Le premier ministre de ma province, dont je suis évidemment un grand admirateur — le premier ministre Eby, de la Colombie-Britannique —, a également déclaré aux médias en juillet de cette année, en réponse à une question sur le projet d'AMC, qu'il appuyait l'idée que le gouvernement canadien investisse activement dans les industries nationales de l'aérospatiale et de la défense par le biais d'appels d'offres ouverts, tout comme le font la France et d'autres pays alliés. Plus récemment, l'Assemblée nationale du Québec a adopté à l'unanimité une motion demandant au gouvernement provincial de faire pression sur le gouvernement fédéral pour qu'il permette aux entreprises canadiennes de participer à des appels d'offres ouverts visant le projet d'AMC.

Que répondez-vous aux gouvernements de l'Ontario, du Québec et de ma province, la Colombie-Britannique, qui croient clairement qu'un contrat à fournisseur unique pour l'avion P-8 fabriqué aux États-Unis n'est pas dans l'intérêt supérieur de leurs industries provinciales de l'aérospatiale et de la défense et de leur économie respective en général?

• (1640)

Mme Mary Gregory: Je vous remercie de votre question.

La politique des retombées industrielles que nous appliquons peut s'appliquer à un marché passé avec un fournisseur étranger. Elle procure des avantages à l'industrie et aux activités commerciales au Canada, mais ces avantages ne sont pas nécessairement liés directement au marché public lui-même. Les retombées industrielles proviennent d'autres types d'activités qu'une entreprise comme Boeing entend. Elle choisit souvent des fournisseurs dans le domaine de l'aérospatiale commerciale, par exemple, ou d'autres fournisseurs.

Le président: Votre temps est écoulé.

Nous allons passer au deuxième tour.

La parole est à M. Genuis, qui dispose de cinq minutes.

M. Garnett Genuis (Sherwood Park—Fort Saskatchewan, PCC): Merci, monsieur le président.

Avant de poser des questions aux témoins, j'aimerais présenter un avis de motion verbal sur un autre sujet.

Monsieur le président, il est évident qu'après huit ans, l'actuel premier ministre ne vaut pas le coût qu'il représente. Nous avons vu de nombreux exemples de dépenses effrénées et superflues. J'aimerais donner avis de la motion suivante concernant l'application « ArriveScam »: « Que le Comité fasse part à la Chambre de son profond mécontentement quant au fait que l'application ArriveCan ait coûté 54 millions de dollars aux contribuables et qu'il reconnaisse que le gouvernement Harper a réussi à créer plusieurs applications à une fraction de ce coût : l'application Bon voyage : 416 030 \$ (lancée le 19 décembre 2015); l'application Frontière-Can — Temps d'attente à la frontière : 89 981,77 \$ (lancée le 18 mai 2016); l'application de Déclaration électronique de l'ASFC : 122 712 \$ (lancée en 2017); l'application des Forces armées canadiennes : 107 992 \$ (lancée le 1^{er} juillet 2016); l'application Rappels d'impôts d'entreprises : 138 800 \$ (lancée en août 2014); l'application Les vétérans le méritent : 132 464 \$ (lancée en 2010); l'application MonARC : 2,8 millions de dollars (lancée en février 2015) ».

Madame la greffière, si vous n'avez pas réussi à tout écrire pendant que je parlais, je serai heureux de fournir cet avis par écrit.

Une fois de plus, cette motion souligne le profond mécontentement de nombreux Canadiens face à ce qui s'est passé avec ArriveCAN et à la tendance plus générale au gaspillage et à la mauvaise gestion dont nous sommes témoins de la part du gouvernement.

Je vais consacrer le reste de mon temps aux témoins, que je remercie de leur présence.

Je dirai que vous comparez devant nous dans le sillage d'une décision rendue par le Tribunal canadien du commerce extérieur concernant la modernisation du système de propulsion des brise-glaces de la Garde côtière. Bien que ce ne soit pas le sujet principal, j'aimerais vous demander de réfléchir à cette décision, aux conclusions et aux leçons qui peuvent être tirées de cette expérience.

M. Simon Page: Je vous remercie de votre question.

Je pourrais apporter quelques réflexions de haut niveau sur le sujet.

SPAC mène un processus d'appel d'offres très rigoureux basé sur les exigences de nos ministères clients, comme je l'ai indiqué dans ma déclaration liminaire. Ce sont des exigences très techniques. Certaines d'entre elles sont très axées sur la gestion.

Dans le cas qui nous occupe, il était question d'une période de travail pour un chantier naval en vue de la prolongation de la durée de vie d'un navire, ce qui représentait un travail considérable. Les exigences techniques sont très nombreuses. Lors de l'évaluation de certaines de ces exigences, des critères sont définis pour chacune d'entre elles. La mise en œuvre de ces critères peut parfois varier d'un groupe de personnes à l'autre. Pour moi, il s'agit d'une réflexion sur l'ensemble du dossier.

Comme le dossier était assez complexe, il a nécessité quelques séries d'observations devant le Tribunal. Si je devais émettre une réflexion plus personnelle, je dirais qu'il faudrait s'assurer que toutes les parties concernées comprennent parfaitement l'enjeu dès le départ. Je pense que cela a malheureusement déclenché une deuxième série de plaintes et généré davantage d'analyses et de délibérations...

• (1645)

M. Garnett Genuis: Monsieur, je vais vous interrompre, car mon temps est limité.

La conclusion est que... Vous dites qu'il s'agit d'une question technique. Je reconnais que ces questions sont très techniques pour le commun des mortels, mais il s'agit de choses dans lesquelles le ministère est censé avoir de l'expertise. D'après ce que j'ai compris, la conclusion va coûter cher au gouvernement, parce qu'il a octroyé illégalement le marché visant la mise à niveau.

Je vais vous demander d'en dire un peu plus sur les leçons apprises, parce qu'il semble que la décision rendue dans cette affaire révèle un manquement assez sérieux. Peut-être que la leçon à tirer dépasse le simple fait que l'affaire était vraiment compliquée.

Le président: Nous allons devoir en rester là, je le crains. Peut-être que, comme pour beaucoup d'autres choses, nous y reviendrons à un autre moment.

Monsieur Bains, c'est à vous. Vous disposez de cinq minutes.

M. Parm Bains (Steveston—Richmond-Est, Lib.): Merci, monsieur le président.

Merci à tous les membres du ministère qui se sont joints à nous aujourd'hui.

Je voudrais revenir sur ce qu'a dit mon collègue à propos de la sécurité des militaires, qui est d'une importance primordiale. Je pense également que l'équipement, les ressources et les outils mis à leur disposition sont tout aussi importants. Je crois que Mme Gregory a mentionné que des fournisseurs canadiens participent à l'acquisition du P-8.

Monsieur Matthews, avons-nous un nombre? Combien de fournisseurs canadiens contribuent au P-8?

M. Bill Matthews: Je commencerai par quelques observations générales, puis je verrai si Mme Gregory ou Mme Tremblay souhaitent intervenir.

Les chaînes d'approvisionnement sont à présent très mondialisées. Je sais qu'il est tentant de penser à un produit entièrement fabriqué au Canada ou aux États-Unis. En réalité, quel que soit le lieu de fabrication, il existe souvent des liens avec d'autres pays. Il est évident que nous voulons nous assurer que le Canada bénéficie d'un maximum de possibilités, mais nous voulons également nous assurer qu'aucun des composants n'est fabriqué dans des endroits avec lesquels nous ne serions pas à l'aise. L'intégration de la chaîne d'approvisionnement avec les alliés est essentielle.

Comme l'a dit ma collègue, Mme Gregory, le P-8 comporte déjà des composants canadiens, et je lui céderai la parole dans un instant. Le point le plus important qu'elle a soulevé est le suivant: si le P-8 est choisi, les exigences de la politique des retombées économiques ne changent pas, que le maître d'œuvre soit au Canada ou qu'il ait son siège ailleurs.

Madame Gregory, je vous cède la parole.

Mme Mary Gregory: Merci beaucoup.

Je m'excuse, mais je ne connais pas le nombre exact de fournisseurs, pour le P-8. Il s'agit d'une version militarisée du 737, je crois. Boeing Winnipeg a des pièces, des composites, des éléments et des composants qui peuvent être liés au 737. Je m'excuse, mais je ne sais pas précisément quels éléments pourraient provenir du Canada. Je crois comprendre qu'il s'agit d'une petite quantité. Je ne dirais pas que c'est beaucoup.

M. Parm Bains: Je vais revenir à M. Matthews.

Quelle est la durée de vie de l'avion de remplacement?

M. Bill Matthews: Je suppose que cela dépend de la solution choisie.

Soyons francs, monsieur le président. L'information la plus précise que nous avons concerne le P-8 parce qu'il s'agit d'un produit existant. Tous les autres produits et l'information que nous obtenons au moyen de la demande de renseignements, la DDR, gérée par SPAC, sont évolutifs en soi. Il se fait beaucoup de travail pour déterminer le moment où les produits seront prêts et leur durée de vie.

Monsieur Page, n'hésitez pas à me corriger si je me trompe, mais la DDR nous a permis de constater, pour la plupart des options en développement — donc, pas d'options qui répondent aujourd'hui aux exigences —, que les estimations les plus optimistes nous amènent à un avion au point, doté de tous les systèmes, entre 2036 et 2038. Ensuite, il y a la durée de vie au-delà de cette date.

Si vous prenez le CP-140, qui est entré en service en 1980, nous en sommes à 43 ou 44 ans. C'est une bonne estimation. Ce que nous savons du P-8, c'est que les États-Unis ont l'intention de le maintenir en service jusqu'au milieu des années 2060. Là encore, nous avons une durée de vie d'environ 40 ans pour ce type d'appareil.

C'est celui pour lequel nous avons le plus de certitudes, car il s'agit d'un produit existant.

• (1650)

M. Parm Bains: D'accord.

Je vais maintenant m'adresser à M. Page.

Abstraction faite de ce marché particulier, car aucune décision n'a été prise, nous savons que la position par défaut de SPAC est de lancer des appels d'offres chaque fois que c'est possible.

Quels sont les facteurs qui ont motivé la décision d'emprunter une autre voie?

M. Simon Page: Ma réponse constituera peut-être un bon enchaînement avec la réponse que vient de donner M. Matthews.

Lorsque nous recevons une demande, nous en examinons la nature et les détails. Nous essayons ensuite de mettre en place la procédure d'appel d'offres la mieux adaptée à ce besoin. Dans le cas présent, nous avons entamé notre processus par une demande de renseignements, comme nous l'avons expliqué précédemment.

Nous avons également obtenu l'avis d'un tiers pour le travail lié à la demande de renseignements. Ensuite, comme l'a expliqué M. Matthews, les résultats de la demande de renseignements ont révélé que nous ne disposons que d'un seul produit militaire prêt à l'emploi capable de répondre aux besoins du Canada à l'heure actuelle.

Cela déclenche, je pense... Je vais revenir à ce que...

Le président: Je suis désolé, monsieur Page. Le temps est écoulé.

L'intervenante suivante est Mme Vignola, qui dispose de deux minutes et demie, puis ce sera M. Johns, aussi pour deux minutes et demie.

[Français]

Mme Julie Vignola: Monsieur Page, si je ne me trompe pas, l'année à partir de laquelle on voudrait obtenir les avions est 2032, n'est-ce pas?

Combien de temps prend le processus d'approvisionnement en bonne et due forme? Retarderait-il tant que cela le délai?

M. Simon Page: Je vous remercie de la question.

Comme je l'ai dit, quand nous avons envoyé notre demande d'information, une tierce partie a vérifié les résultats et a confirmé qu'aucun produit militaire sur étagère n'était disponible pour les années 2030 à 2040. Nous nous sommes donc montrés ouverts à nous approvisionner autrement et nous le sommes toujours.

Nous avons vérifié combien de temps cela prendrait environ, même avec...

Mme Julie Vignola: Ce que je veux savoir, c'est combien de temps prend un processus d'approvisionnement, depuis la présentation de l'appel d'offres jusqu'à la prise d'une décision.

M. Simon Page: Un processus accéléré, à compter du moment où les besoins du client, le ministère de la Défense nationale, seraient connus en détail jusqu'à celui où le contrat serait octroyé — et non pas celui où on obtiendrait l'avion — pourrait prendre entre 30 et 32 mois.

Mme Julie Vignola: D'accord.

Monsieur Matthews, le P-8A Poseidon est un Boeing 737 modifié et adapté aux besoins du client. Est-ce exact?

M. Bill Matthews: C'est un avion qui a été modifié pour respecter les exigences des forces militaires des États-Unis. Les forces militaires d'autres pays ont adopté les mêmes exigences.

Mme Julie Vignola: D'accord.

Il n'en demeure pas moins que, même si les deux avions ont des caractéristiques similaires, le P-8A Poseidon est un Boeing 737 modifié pour répondre aux besoins des pays. Est-il vrai qu'il n'existe actuellement aucun autre avion sur la planète qui soit modifiable, compatible, interchangeable ou, à la limite, interchangeable, et que personne n'a acheté d'avion qui soit modifiable comme cela?

M. Bill Matthews: La question serait plutôt de savoir combien de temps cela prendrait pour en construire un, et à quel prix. En ce qui concerne le P-8A Poseidon, il a fallu 30 ans aux États-Unis pour le créer en modifiant un avion existant afin qu'il respecte les exigences des forces militaires.

[Traduction]

Je crois que ces modifications ont coûté plus de 8 milliards de dollars. Ce que je voudrais souligner ici, c'est qu'il est très compliqué et très coûteux de transformer un avion civil en avion militaire. Ce ne sont pas des modifications faciles.

Ce n'est pas qu'elles soient irréalisables...

Le président: Merci, monsieur Matthews. Nous avons dépassé de 30 secondes le temps imparti.

Monsieur Johns, c'est à vous pour deux minutes et demie.

• (1655)

M. Gord Johns: Monsieur Page, vous avez dit que SPAC avait fait réaliser une évaluation du marché par un tiers. Avec le consentement du Comité, monsieur le président, j'aimerais demander à M. Page de déposer ce document auprès du Comité.

Je vous remercie.

Le président: Mesdames et messieurs, est-ce que vous êtes tous d'accord?

Veuillez nous transmettre le document, monsieur Page.

M. Gord Johns: Les préoccupations d'ordre environnemental sont évidemment importantes pour nous. Nous savons que le P-8 coûte environ 29 900 dollars américains par heure de vol, soit 30 % de plus que le CP-140. Il consomme beaucoup plus de carburant que le CP-140. Compte tenu d'un taux de vol annuel de 8 000 heures pour une flotte, cela équivaut à un coût de fonctionnement annuel d'environ 239 millions de dollars américains.

Est-ce que les estimations annuelles tiennent compte de ces coûts? Pour cet achat particulier, quels sont les dispositions prises en matière de compensation des émissions de carbone et les facteurs intégrés en matière d'achat écologique?

Monsieur Page, étant donné que l'industrie canadienne a démontré dans le passé qu'elle pouvait livrer des avions militaires spécialisés moins coûteux à exploiter et plus économes en carburant que le P-8, pourquoi ne lui donnez-vous pas l'occasion de le faire à nouveau dans le cadre du programme d'approvisionnement en aéronefs multissions canadiens?

M. Simon Page: Je vous remercie de cette question.

Ce sont des questions très axées sur l'avion lui-même, sur le coût du maintien en puissance. Je pense qu'il vaut mieux que le ministère de la Défense nationale y réponde. Si vous le souhaitez, monsieur Johns, nous pourrions ensuite discuter du processus.

M. Bill Matthews: En ce qui concerne la compensation des émissions de carbone liées à l'activité militaire, le ministère en est encore à l'élaboration d'une approche globale, quelle que soit l'option choisie ici.

L'état de service actuel du CP-140 est d'environ 45 %. C'est en deçà de ce qu'il devrait être. Ce n'est pas surprenant, car c'est un vieil avion.

L'autre facteur, concernant le P-8 — comme je l'ai dit, c'est la certitude par rapport aux hypothèses sur les autres options —, c'est qu'il peut arriver sur le théâtre des opérations beaucoup plus rapidement que le CP-140.

Je vous crois sur parole en ce qui concerne le coût du carburant, mais étant donné qu'un appareil comme le P-8 peut se rendre plus rapidement sur le théâtre des opérations, il passe plus de temps à faire le travail qu'à se rendre sur place. Il peut également voler à des altitudes plus élevées.

Ce sont là les autres besoins qui sont pris en compte, en plus du maintien en puissance.

Le président: Merci beaucoup.

La parole est à Mme Kusie, qui dispose de cinq minutes.

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

Je remercie tous les témoins d'être ici aujourd'hui. L'approvisionnement est un sujet qui me plaît beaucoup. J'ai travaillé pour Affaires mondiales Canada en tant qu'agente de gestion des affaires consulaires pendant plusieurs années, de sorte que mon expérience remonte à l'époque de MERX. C'est toujours un plaisir d'être dans cette salle avec d'autres responsables des acquisitions. Bien sûr, je ne m'occupais pas d'achats à un niveau aussi élevé que celui-ci, mais plutôt de projets de taille moyenne dans le cadre de missions dans le monde entier.

Je vous remercie de votre présence aujourd'hui.

J'ai quelques questions concernant la demande de renseignements initiale de février 2022.

Combien de réponses avez-vous reçues à cette première DDR?

M. Simon Page: Je vous remercie de cette question.

Nous avons reçu 23 réponses.

Mme Stephanie Kusie: Donc, 23 réponses.

Je crois savoir que la DDR ne comportait que 14 pages. C'est un bien plus petit document, moins détaillé, une fois la page de couverture et la table des matières enlevées.

Est-ce que vous diriez que c'était une DDR typique qui énonçait toutes les exigences nécessaires à cette acquisition?

M. Simon Page: Oui, à ce stade du processus d'acquisition, c'était une DDR typique. J'ai mentionné tout à l'heure que la DDR comportait toutes les exigences obligatoires de haut niveau que nous avons reçues du ministère de la Défense nationale.

Il est important de comprendre la différence entre des exigences génériques de haut niveau, telles que l'interopérabilité — qui en ferait partie — et un ensemble précis d'exigences beaucoup plus détaillées, que nous utiliserions dans le cadre d'un processus d'appel d'offres. Je veux m'assurer que vous comprenez qu'une DDR de 14 pages est assez courante à l'étape où nous en étions.

Mme Stephanie Kusie: Merci.

Après avoir reçu les 23 réponses à la DDR, combien de fois avez-vous consulté l'industrie? Dans quelle mesure avez-vous consulté l'industrie?

• (1700)

M. Simon Page: En ce qui me concerne, nous n'avons pas sollicité officiellement l'industrie.

J'ai mentionné précédemment que nous avons repris contact avec tous ceux qui ont par la suite communiqué avec nous pour nous parler, obtenir plus de précisions et nous transmettre de l'information supplémentaire au sujet de leurs solutions respectives.

Mme Stephanie Kusie: Pourquoi n'avez-vous pas sollicité l'industrie?

M. Simon Page: L'élément clé de la DDR était l'unanimité. La DDR a permis de conclure que le seul aéronef existant qui offrirait une solution à toutes les EOHN — les exigences obligatoires de haut niveau — du ministère de la Défense nationale était le P-8 Poseidon de Boeing. Quant au processus, nous sommes passés de la collecte de ces renseignements à l'analyse, puis à l'approfondissement de cette solution potentielle, soit le P-8 Poseidon de Boeing.

Ce qui est intéressant de ce processus d'approvisionnement, c'est que le seul moyen d'obtenir des renseignements supplémentaires de Boeing concernant la DDR était de conclure un accord de vente militaire de gouvernement à gouvernement. Par conséquent, à la fin de l'année 2022, nous avons lancé cette procédure en adressant une lettre de demande au gouvernement américain afin de nous assurer que nous disposerions de renseignements précis sur le P-8 Poseidon de Boeing au fur et à mesure que nous progresserions dans notre démarche. Nous voulions ainsi nous assurer de disposer de tous les éléments d'information nécessaires pour décider des prochaines étapes et poursuivre l'analyse.

Mme Stephanie Kusie: Cela me préoccupe un peu, étant donné qu'il s'agissait d'un document de 10 pages et, comme vous l'avez mentionné, de renseignements de haut niveau, ce qui est généralement normal pour l'étape de la DDR du processus, mais pas pour celle de la DP — la demande de propositions... Vous avez indiqué que vous n'aviez communiqué qu'avec les entreprises qui vous avaient répondu pour vous poser des questions ou vous fournir des renseignements complémentaires. Vous avez indiqué que vous n'avez pas communiqué avec tous les répondants à la DDR, mais seulement avec quelques-uns d'entre eux.

Comment avez-vous choisi les personnes avec lesquelles vous aliez communiquer après avoir reçu les réponses à la DDR?

M. Simon Page: Nous avons tout simplement répondu aux demandes. Nous n'avons dit non à personne. Nous nous sommes entretenus avec tous ceux qui voulaient nous parler de cet appel d'offres.

En ce qui a trait aux préoccupations, nous avons demandé à un tiers de réaliser une évaluation, comme je l'ai dit plus tôt. C'était une analyse assez courante. Elle était plutôt concluante en ce qui a trait au seul aéronef militaire disponible. Je crois que les renseigne-

ments contenus dans les réponses aux demandes étaient suffisants pour en venir à une telle conclusion.

Mme Stephanie Kusie: Merci.

Le président: Merci, madame Kusie. Merci, monsieur Page.

Madame Atwin, vous disposez de cinq minutes. Allez-y.

Mme Jenica Atwin (Fredericton, Lib.): Merci beaucoup, monsieur le président, et merci aux témoins d'être avec nous cet après-midi.

Ma circonscription représente la base des Forces canadiennes Gagetown. Cette question est donc d'une importance particulière pour ses habitants et pour l'ensemble des Canadiens.

Madame Gregory, vous avez dit que le P-8 avait plusieurs points en commun avec le Boeing 737, qui est associé à une infrastructure de soutien à l'échelle mondiale.

À votre avis, est-ce que ces points communs pour les pièces de rechange et la formation des équipages ou du personnel d'entretien permettraient de réduire les coûts? Est-ce que le soutien des opérations militaires pourrait être offert partout à travers le monde?

Mme Mary Gregory: Je vous remercie pour votre question.

Je ne peux vous parler des points communs entre la formation militaire et celle des civils.

Madame Tremblay, pouvez-vous répondre à cette question?

Je crois que, comme d'autres aéronefs, le Boeing est associé à des capacités mondiales.

Mme Nancy Tremblay: Nous vous remercions pour cette question.

La formation militaire diffère grandement de la formation aérienne civile. Il faudrait que la formation soit adaptée aux opérations militaires de façon spécifique. Les missions des membres des Forces armées canadiennes sont très différentes de ce que l'on voit habituellement avec les 737.

Mme Jenica Atwin: Merci beaucoup.

Madame Tremblay, je comprends que la portée, la vitesse et l'endurance de l'avion P-8 en font une plateforme idéale pour la surveillance des approches nordiques et maritimes du Canada. Pourriez-vous nous en dire plus à ce sujet?

Mme Nancy Tremblay: Oui. En fait, le P-8 respecterait les exigences de l'Aviation royale du Canada en matière d'endurance et de longue portée.

Le Canada est un grand pays; l'Aviation royale du Canada veut être en mesure de réaliser les missions de surveillance, de renseignement, de commandement et de contrôle au Canada. De plus, les Forces armées canadiennes sont souvent appelées à interagir avec les alliés à l'étranger, notamment dans la région indo-pacifique. La portée du P-8 correspondrait à celle exigée par l'ARC.

• (1705)

M. Bill Matthews: Monsieur le président, est-ce que je peux faire une précision?

Cela s'applique aux avions et aux navires. Nous les chargeons toujours plus. Le poids est important et a évidemment une incidence sur la portée.

Le P-8 répond en effet aux exigences de l'ARC en matière de portée. Elle n'est pas aussi large que la portée du CP-140, principalement en raison du poids du P-8, mais celui-ci peut être ravitaillé en vol et donc demeurer sur le théâtre des opérations plus longtemps.

Mme Jenica Atwin: C'est excellent.

Monsieur Matthews, quelles sont les limites auxquelles les Forces armées canadiennes font face en utilisant toujours les CP-140, comparativement aux alliés?

M. Bill Matthews: Nous mettons à niveau les CP-140 pour réduire certaines limites, mais cet actif est de moins en moins pertinent. Il n'a aucune capacité d'autodéfense présentement. C'est un élément important dans le contexte actuel.

Nous prévoyons de remédier à ce problème, mais il est de plus en plus difficile de communiquer avec les alliés et de déployer les CP-140. Bien que l'on prévoie de les utiliser jusqu'en 2030, ces actifs seront de moins en moins pertinents au fil du temps.

Mme Jenica Atwin: Est-ce qu'il faudrait moderniser ou renforcer les infrastructures d'aviation du Canada pour qu'elles s'adaptent aux P-8A?

M. Bill Matthews: Je ne sais pas comment répondre à cette question. Il faut élaborer une stratégie de maintien pour tous les nouveaux actifs, de même que pour les actifs plus âgés, ce qui devient un problème.

Sur le plan des infrastructures, je ne crois pas qu'il y ait de besoins particuliers, mais je demanderais à Mme Tremblay de répondre à la question.

Mme Nancy Tremblay: Il faudra préciser les exigences en matière d'infrastructures lorsque nous aurons pris la décision au sujet des aéronefs qui remplaceront les CP-140. Bien sûr, il faut que les infrastructures soient prêtes aux fins de l'utilisation et de l'entretien des aéronefs, et il faut former l'équipage et le personnel en conséquence.

Mme Jenica Atwin: Rapidement, pour terminer, savez-vous s'il y a des problèmes associés au fonctionnement du P-8A Poseidon? Ma question s'adresse à tous les témoins.

M. Bill Matthews: Vous êtes peut-être au courant des travaux réalisés par le sénat américain, je crois, sur la disponibilité des P-8. Au départ, les États-Unis ont eu de la difficulté à avoir les pièces nécessaires pour les utiliser aussi souvent qu'ils le souhaitaient. La marine américaine a maintenant réglé le problème; le taux est maintenant à 80 % ou plus.

Mme Jenica Atwin: Merci.

Le président: Merci beaucoup.

Madame Block, vous disposez de cinq minutes; allez-y.

Mme Kelly Block: Merci beaucoup, monsieur le président.

J'aimerais faire suite aux questions de mon collègue, M. Genuis, au sujet de la décision du Tribunal canadien du commerce extérieur et de son incidence sur la réputation — si je puis dire — de Services publics et Approvisionnement Canada, de même que des pré-occupations qu'elle soulève en matière d'approvisionnement.

Dans le cadre de notre étude, nous tentons de cibler les écarts en matière de procédure et les processus associés aux grands projets d'approvisionnement. Comment pouvons-nous veiller à ce que SPAC soit à la hauteur de la tâche pour le remplacement des avions

Aurora si le ministère bâcle les projets d'approvisionnement, comme nous l'avons constaté dans une décision du Tribunal?

M. Simon Page: Pour répondre à la question au sujet du Tribunal canadien du commerce extérieur, je reviendrais à mon commentaire précédent. Les processus d'approvisionnement maritime et de défense comptent de nombreuses exigences techniques, et bon nombre d'entre elles sont obligatoires; d'autres représentent un atout. On a recours à diverses évaluations et à divers critères. Parfois, l'interprétation d'un critère peut différer d'une partie à l'autre.

Je crois que nous faisons très bien les choses. Nous ne travaillons pas seuls. Les exigences techniques sont évaluées en collaboration avec le ministère client. En ce qui a trait à la décision du Tribunal et à la prolongation de la durée de vie du navire *Terry Fox*, la Garde côtière canadienne est de notre côté. C'est le responsable technique du processus d'approvisionnement. Nous sommes responsables du processus et de la saine gestion des appels d'offres. Le ministère de l'Industrie participe aussi au processus pour garantir les avantages économiques des projets pour le Canada.

Nous prenons ce travail très au sérieux. Nous évaluons les soumissions avec une grande précision. Dans bon nombre des cas, nous avons recours à des outils de surveillance de l'équité et à des logiciels qui nous aident à déterminer la conformité et le meilleur soumissionnaire.

● (1710)

Mme Kelly Block: À titre de suivi, j'aimerais savoir combien ce processus avec le Tribunal canadien du commerce extérieur a coûté aux contribuables canadiens.

M. Simon Page: Ce montant n'a pas encore été déterminé. Si vous demandez le montant dépensé pour nos propres démarches au gouvernement, je ne le connais pas encore. Le Tribunal canadien du commerce extérieur, ou TCCE, nous demande maintenant de négocier une indemnisation. Ce processus est en cours. Je n'ai pas le montant exact pour l'instant.

Mme Kelly Block: Voici ma dernière question: pouvez-vous me dire de combien d'autres différends concernant l'approvisionnement de SPAC le TCCE pourrait être saisi?

M. Simon Page: Je ne connais pas le chiffre. Je peux toutefois vous dire que je travaille depuis plus de deux ans et demi en approvisionnement maritime et de défense pour le ministère et qu'il s'agissait de ma deuxième affaire devant le tribunal.

Mme Kelly Block: Merci.

Le président: Renoncez-vous à la minute et demie qu'il vous reste?

Mme Kelly Block: Je vais seulement faire remarquer qu'il faut satisfaire à de nombreuses contraintes de temps et de capacités pour le remplacement de tout appareil militaire, peu importe ce qu'on dit de l'Aurora. J'imagine que je pourrais m'exprimer ainsi: si le processus n'est pas bien suivi, il en coûtera beaucoup plus aux Canadiens que ce qu'ils ont déjà dépensé, et il manquera aux Forces armées canadiennes un autre équipement.

Je conclurai par cette observation. Merci.

Le président: Merci beaucoup.

Monsieur Sousa, vous disposez de cinq minutes.

M. Charles Sousa (Mississauga—Lakeshore, Lib.): Merci, monsieur le président.

Je vous remercie des exposés. Je suis ravi que mes collègues ici présents vous aient posé des questions pertinentes et importantes. Nous voulons tous veiller à ce que le processus soit adéquat et fiable, et qu'il permette de renforcer le talent d'ici, de faire connaître le succès à nos propres fournisseurs et de garantir la souveraineté et la protection des mesures de défense canadiennes, y compris pour les brevets et les initiatives qui nous tiennent à cœur. Je comprends l'attention portée à ce processus.

Monsieur Page, vous avez mentionné que le gouvernement n'a pas encore pris de décision. La procédure est toujours en cours afin de faire un choix et de garantir qu'une décision sera prise. Aujourd'hui, j'ai rencontré un ancien brigadier-général qui a piloté ces avions. Il a été un de nos pilotes. Il m'a mentionné à quel point il est important de suivre le processus à la lettre afin de nous procurer l'appareil qui répondra à nos besoins et de savoir que l'avion choisi est éprouvé et non pas à l'étape de la validation. Il doit notamment être performant dans l'Arctique. Il a qualifié le processus de long. On ne peut prendre ce genre de décisions rapidement.

C'est un élément que vous avez réaffirmé dans nos discussions. Pouvez-vous approfondir la question de l'intégrité? Que privilégiez-vous dans le processus par rapport au talent d'ici — qui ne se limite pas à un seul fournisseur, puisque nous en avons de nombreux —, puis par rapport aux capacités éprouvées? En d'autres mots, je tente de rappeler au Comité — ou de le conseiller à ce sujet — la différence entre la demande de propositions et la demande de renseignements qui lance le processus. J'essaie d'expliquer à mes collègues pourquoi le processus est si long.

Je ne sais pas qui, de M. Page ou M. Matthews, souhaite répondre à la question.

• (1715)

M. Simon Page: Je vous remercie de la question.

Pour ce projet d'approvisionnement, nous n'avons pas publié de demande de propositions, mais seulement la demande de renseignements. Nous avons pu en faire une analyse concluante et tirer des conclusions très précises qui ont été corroborées, comme je l'ai dit tout à l'heure, par l'évaluation d'une tierce partie. Nous avons ensuite eu besoin de plus de renseignements sur la solution qui répondait à toutes les exigences obligatoires de haut niveau, ou EOHN, à ce moment-là. Comme je l'ai mentionné plus tôt, c'est ce qui a déclenché les communications, au moyen de la lettre de demande, avec le programme de vente de matériel militaire à l'étranger du gouvernement américain.

Nous avons reçu des renseignements supplémentaires. Je n'irais pas jusqu'à dire que ce processus prend beaucoup de temps. À vrai dire, je crois que nous avons réalisé chacun des jalons assez rapidement, efficacement, tout en étant outillés des renseignements pertinents.

Avant de redonner la parole à M. Matthews, je dirai que notre direction prend très au sérieux sa responsabilité de trouver le juste équilibre entre tous les piliers de l'approvisionnement en défense. Il y a notamment le pilier de la performance et de la capacité. Dans le cas qui nous occupe, la disponibilité joue un rôle primordial dans ce pilier de performance. Puis, il faut tenir compte des coûts et de la rentabilité. On croit parfois que le coût se résume au prix de l'avion, mais c'est loin d'être le cas quand on se procure une capacité. Nous prenons aussi ce facteur en considération. Le troisième pilier est celui qui relève d'Innovation, Sciences et Développement économique Canada, ou ISDE: les retombées économiques.

Nous analysons de nombreux renseignements et nous n'avons pas encore pris de décision. Nous soupesons tous les facteurs en détail.

M. Bill Matthews: Monsieur le président, monsieur Page s'est arrêté là où j'aurais enchaîné. Combien de temps reste-t-il?

Le président: M. Sousa dispose d'une autre minute.

M. Charles Sousa: Monsieur Matthews, cette minute vous revient. Expliquez-nous l'importance de votre travail qui vise à protéger nos forces et notre pays ainsi que le rôle que jouera l'achat en cours, qui nous servira longtemps.

Le président: Il vous reste maintenant 35 secondes.

M. Bill Matthews: D'accord.

Je trouve que les enjeux ainsi que les compromis entourant cette décision — qui n'a pas encore été prise — sont bien expliqués. En matière de défense, la priorité sera toujours accordée à la capacité appuyant les forces armées. Je crois que nous assistons à une discussion intéressante sur les risques liés aux projets évolutifs, qui peuvent être formidables, car ils stimulent l'innovation. Ils comportent aussi des risques liés aux échéances et aux coûts, et leur succès n'est pas garanti.

Puis, M. Page et son ministère sont là — ils se sont déjà prononcés sur la question — afin de veiller à ce que le processus d'approvisionnement soit adéquat et bien suivi.

Voilà, selon moi, les défis centraux auxquels nous sommes confrontés dans ce dossier. Bien entendu, en matière de défense, la force aérienne...

Le président: Je suis désolé, monsieur Matthews, mais les 25 secondes sont écoulées.

Nous allons entendre Mme Vignola pendant deux minutes et demie, puis M. Johns, également pendant deux minutes et demie.

[Français]

Mme Julie Vignola: Merci beaucoup.

Monsieur Page ou monsieur Matthews, est-ce que la caractéristique « sur étagère » était expressément indiquée dans la demande d'information initiale?

Vous pouvez répondre rapidement par oui, non ou peut-être.

M. Simon Page: Merci de cette question.

Je vais vérifier cela.

Mme Julie Vignola: Merci.

M. Simon Page: L'analyse des réponses que nous avons reçues nous permettait de savoir s'il s'agissait de produits militaires sur étagère ou non, mais je ne sais pas si ces termes précis ont été utilisés.

Mme Julie Vignola: D'accord.

Si ce n'était pas dans la demande d'information initiale, est-il possible qu'une ou plusieurs entreprises ne l'aient pas précisé dans leur réponse et que, de ce fait, elles aient été écartées lors de l'analyse?

M. Simon Page: Je ne crois pas que ce soit le cas, très sincèrement, parce que notre ministère client, qui est l'autorité technique, et nous sommes au courant des avions qui existent dans le secteur des avions multimitations. Nous avons aussi l'occasion de fournir de l'information aux entreprises si ce n'est pas clair.

• (1720)

Mme Julie Vignola: Comment pouvez-vous me convaincre que l'argent des Canadiens, des Canadiennes, des Québécois et des Québécoises est mieux investi en ne procédant pas à un appel d'offres et que c'est mieux pour la sécurité des pilotes? Comment pouvez-vous me convaincre que c'est en ne considérant pas toutes les offres qu'on obtient le meilleur prix?

M. Simon Page: Merci de cette question.

Ultimement, la décision de lancer ou non un appel d'offres n'a pas encore été prise. Une décision doit toujours être prise sur le processus. Deuxièmement, comme je l'ai mentionné auparavant, il faut bien noter que le seul appareil qui répondait...

Mme Julie Vignola: [*Inaudible*] avoir autre chose qui est déjà prêt.

M. Simon Page: C'est l'information que nous avons et que nous analysons.

Mme Julie Vignola: Merci.

[Traduction]

Le président: Monsieur Johns, nous vous écoutons pendant deux minutes et demie.

M. Gord Johns: Monsieur Page, nous savons que d'autres pays cherchent des solutions de rechange au P-8 en raison des coûts d'acquisition et de fonctionnement. Avez-vous discuté avec vos homologues sud-coréens afin de comprendre pourquoi ils envisagent, pour remplacer les P-3C et P-3CK qu'il reste dans leur flotte multi-missions, de ne pas acheter plus de P-8?

M. Simon Page: Je vous remercie de la question, monsieur Page.

Non, je n'ai pas discuté avec eux.

M. Gord Johns: Vous savez, le Canada a parlé à d'autres pays, notamment la France, pour comprendre pourquoi certains conçoivent leur propre solution plutôt que d'acheter le P-8. Pourquoi la France ne fait-elle pas autant de cas de l'interchangeabilité que le Canada? Pourquoi la France appuie-t-elle davantage son industrie aérospatiale que le Canada n'appuie la sienne?

M. Simon Page: Merci de la question.

Les discussions entre pays se font habituellement au sein du ministère de la Défense. Je n'essaie pas de me dérober à la question, mais je n'ai discuté de ce projet d'approvisionnement avec aucun pays.

M. Gord Johns: Je vais revenir aux inquiétudes sur le plan de l'environnement. Nous savons que la marine américaine soutiendra les P-8 jusqu'en 2048 et qu'elle les éliminera graduellement à la fin des années 2030, soit seulement six ans après que le Canada aura réalisé sa capacité opérationnelle initiale.

Après la cession de la marine américaine, en quoi consistera le plan de soutien à long terme du ministère de la Défense?

M. Bill Matthews: Monsieur le président, je peux répondre à cette question.

Je crois comprendre que la marine américaine projette — et ses plans pourraient toujours changer — d'utiliser l'avion P-8 jusqu'au milieu des années 2060. Les renseignements qu'on m'a communiqués diffèrent de ceux dans la question. Je ne suis pas au courant des dates citées dans la question.

M. Gord Johns: J'aimerais simplement savoir en quoi consiste le plan de soutien à long terme.

Un aéronef canadien plus moderne et plus respectueux de l'environnement bénéficiant d'un soutien continu pour les pièces ne s'avérerait-il pas un achat plus prudent qu'un appareil qui sera graduellement éliminé quelques années seulement après sa livraison? Les préoccupations environnementales sont très réelles. J'espère que vous pouvez y réagir.

M. Bill Matthews: Je dirai encore une fois, au sujet du soutien et de la durée de vie de l'avion P-8, que l'appareil sera en service très longtemps, jusqu'au milieu des années 2060.

En général, plus le nombre d'appareils en service est grand, plus les pièces de soutien sont facilement accessibles. Un pays ayant la même flotte que ses alliés aura généralement un accès facilité aux chaînes d'approvisionnement. Nous le ressentons concrètement avec l'aéronef CP-140 en ce moment. Au fur et à mesure où les alliés se dessaisissent de leurs appareils, il nous est de plus en plus difficile de trouver des pièces. Il ne fait aucun doute qu'il faut un plan de soutien. Mme Gregory a déjà expliqué les retombées économiques potentielles. En règle générale, je crois qu'il vaut mieux acquérir les mêmes flottes que nos alliés: il s'agit d'une bonne façon d'atténuer les risques en matière de soutien.

Pour la question sur l'environnement, nous allons devoir vous répondre une autre fois parce que, peu importe la décision, ces questions ne sont pas réglées.

Le président: Merci beaucoup.

Avant de donner la parole à Mme Kusie, j'informe les témoins que le Comité a adopté une motion exigeant que les documents ou renseignements fournis après les réunions doivent être reçus dans un délai de trois semaines. Je vous demanderais d'en tenir compte.

De plus, chers collègues, avant d'écouter Mme Kusie, je vais poser trois questions, mais je vous promets qu'elles seront très brèves.

Pouvez-vous nous dire quelle tierce partie a effectué l'évaluation?

M. Simon Page: Je vous remercie de la question, monsieur le président.

C'était Avascent.

Le président: D'accord.

Le Kawasaki P-1 a-t-il été envisagé à un moment ou un autre du processus? Je suis conscient des dépenses supplémentaires pour cet appareil. Le fabricant a-t-il répondu à la demande de renseignements?

• (1725)

M. Simon Page: Oui.

Le président: D'accord, mais son appareil n'a pas été retenu.

Quel était l'autre élément dans le différend devant le TCCE? Était-ce le conflit opposant Glock à Sig Sauer, ou était-ce autre chose?

M. Simon Page: C'était le projet de remplacement des pistolets.

Le président: Merveilleux.

Je vous avais prévenus que mes questions seraient très brèves.

Madame Kusie, nous vous écoutons pendant cinq minutes.

Mme Stephanie Kusie: Merci, monsieur le président.

J'aimerais à nouveau remercier les témoins de leur présence aujourd'hui. Je pense que vos témoignages ont grandement clarifié le processus. J'espère ardemment que vos propos éclaireront le gouvernement pendant ses délibérations pour arriver à la meilleure décision pour les Canadiens.

Je vais maintenant proposer une motion pour laquelle j'ai déjà donné avis. Je sais que notre comité avait décidé de terminer l'étude sur l'application ArriveCAN très bientôt. En fait, je sais que nous allions effectuer l'étude article par article dès la semaine prochaine, mais de nouveaux renseignements sur la situation entourant l'application ont été révélés, et notre comité ne peut tout simplement pas en faire fi.

Je vais vous lire un message de Mme Dutt, de Botler, à l'ancien directeur général de l'Agence des services frontaliers du Canada, ou ASFC, Antonio Utano. Elle a écrit : « J'aurais préféré communiquer avec vous dans de meilleures circonstances. En raison de problèmes persistants avec un fournisseur, DALIAN Enterprises Inc., en coentreprise avec Coradix Technology Consulting Limited, et avec leur sous-traitant, GC Strategies Incorporated, Botler AI n'est plus à l'aise de travailler avec les parties susmentionnées, ou de s'y associer, peu importe la nature de la collaboration.

Kristian Firth, de GC Strategies, ou GCS, est entré en contact avec nous au début de novembre 2019 pour nous informer que son client, l'ASFC, nous a demandé de communiquer avec nous pour entamer la preuve de concept. Après avoir confirmé que GCS faisait affaire avec l'ASFC sur Achatsetventes, Botler a commencé le travail préparatoire et les investissements financiers pour le projet à partir de novembre 2019. Le contrat pour le projet a été finalisé entre l'ASFC et DALIAN en janvier 2021 et est truffé de problèmes qui ont depuis été signalés à maintes reprises tant par l'équipe de Botler que par des équipes de l'ASFC.

Dès le début, en 2019, on nous a informés que GCS serait le fournisseur de l'application et agirait à titre d'intermédiaire entre Botler et l'ASFC — des services pour lesquels GCS facturerait un pourcentage en plus des frais de 350 000 dollars canadiens, taxes applicables en sus, que nous demandions pour le projet de preuve de concept. À la fin de 2020, GCS nous a informés que le contrat passerait par l'intermédiaire d'une autre compagnie connue de GCS. Après de multiples demandes, nous avons enfin reçu le courriel en pièce jointe, dont l'objet est «FYI from GCS». La valeur du contrat de Botler avait été réduite de 16 000 \$ — pour totaliser 336 000 \$. Aucune explication n'était fournie. Nous avons également reçu l'entente entre GCS et DALIAN, qui se trouve aussi en pièce jointe. Ni DALIAN ni GCS ne nous a consultés par rapport aux modalités ou éléments de ce contrat, et nous n'avons jamais approuvé les modalités existantes, qui ne précisent même pas le nom de notre compagnie.

Tous les jalons livrables et les dates précisées ont été déterminés arbitrairement sans consulter Botler. La situation a déjà grandement compliqué la tâche des équipes de l'ASFC et de Botler, en plus de leur faire perdre du temps inutilement. La personne responsable des ressources humaines pour l'ASFC qui est assignée au projet a aussi soulevé des préoccupations en lien avec cette passation de marchés. Après neuf mois de travail formel, Botler n'a toujours pas vu la couleur d'un paiement, alors que Coradix a reçu un premier paiement il y a 67 jours et a soumis une deuxième facture. GCS et Coradix ont toutes deux tenté de transférer la facture de Botler à l'autre partie et ne répondent pas à nos demandes de suivis. Vous trouverez en pièces jointes les chaînes de courriels respectives. »

Il y a maintenant des allégations de vol d'identité, de faux curriculum vitae, de vol contractuel, de facturation frauduleuse, de fixation de prix et de collusion, impliquant toutes des hauts fonctionnaires et trois entrepreneurs, dont un qui a comparu devant nous pendant l'enquête sur ArriveCAN. Nous ne pouvons même pas vérifier la validité du rapport puisque nous avons entendu des témoignages mensongers.

Par la suite, mon collègue Larry Brock a découvert que la vérificatrice générale a été mise au courant de l'enquête du *Globe and Mail* avant l'annulation de son témoignage.

Je sais que mes collègues de l'opposition partagent ma préoccupation et je tiens à remercier mon collègue néo-démocrate pour l'honneur et le sens des responsabilités qu'il a démontrés en proposant cette motion après avoir indiqué, dans un article du *Globe and Mail*, son intention d'en proposer une similaire et de travailler avec les collègues du Parti conservateur et de l'opposition. Je sais que tous les membres de ce comité sont des parlementaires dévoués et honorables qui désirent découvrir la vérité pour les Canadiens.

● (1730)

Au départ, nous voulions simplement veiller à rentabiliser l'argent des contribuables canadiens, mais malheureusement, l'enjeu a pris nettement plus d'ampleur depuis. Nous devons maintenant obtenir la vérité pour les Canadiens.

Nous ne pouvons pas conclure notre étude sur ArriveCAN. Nous devons poursuivre notre quête de vérité.

Sur ce, monsieur le président, je dépose la motion suivante aujourd'hui :

Que le Comité reporte la date limite pour les recommandations relatives à l'étude sur ArriveCAN afin d'ajouter quatre réunions supplémentaires à l'étude, à la lumière des rapports récents selon lesquels la GRC enquêterait sur des allégations d'inconduite concernant trois entreprises participant au développement de l'application ArriveCAN. Au cours des quatre réunions, le Comité entendra les témoins suivants, entre autres, concernant cette enquête, les éléments de preuve et les conclusions, que les témoignages entendus au cours de ces réunions soient inclus dans le rapport final de l'étude sur ArriveCAN, et que les recommandations soient acceptées jusqu'à une semaine après la dernière semaine de témoignages.

Ritika Dutt, Botler

Amir Morv, Botler

Kristian Firth, GC Strategies

Cameron MacDonald, ancien directeur général de l'ASFC

John Ossowski, ancien président de l'ASFC

La sergente Kim Chamberland, GRC

Erin O'Gorman, présidente de l'ASFC

Minh Doan, ancien vice-président et DPI de l'ASFC

Antonio Utano, ancien directeur [général] de l'ASFC

Vaughn Brennan, consultant

Jeremy Broadhurst, chef de cabinet de la ministre des Finances

David Yeo, directeur de Dalian

Anthony Carmanico, directeur de Dalian

Anita Anand, présidente du Conseil du Trésor

Jean-Yves Duclos, ministre des Services publics et de l'Approvisionnement

Dominic Leblanc, ministre de la Sécurité publique, des Institutions démocratiques et des Affaires intergouvernementales.

Je vous remercie, monsieur le président et collègues du Comité, de votre examen diligent de cette motion. Merci à tous.

Le président: Merci, madame Kusie.

Le Comité a reçu avis de cette motion il y a une ou deux semaines. C'était le 6 octobre. Nous sommes en train d'imprimer des exemplaires de la motion au cas où vous auriez égaré le courriel à cet effet.

Nous entamons maintenant le débat sur la motion. Allez-y, monsieur Johns.

M. Gord Johns: Tout d'abord, j'aimerais remercier ma collègue conservatrice d'avoir fait le gros du travail à cet égard.

Nous avons dit que nous allions déposer une motion. Elle me semble bien. Je crois qu'elle couvre l'essentiel.

Nous voulons bien sûr travailler de concert à cet égard. Nous devons aller au fond des choses. Nous n'avons assurément pas réussi à le faire avec les derniers témoins. Nous voulons nous assurer qu'une telle situation ne se reproduise pas. Si nous allons au fond des choses, cela nous aidera à formuler des recommandations.

Cela dit, j'aimerais proposer quelques petits changements. Je crois que nous nous entendons au Parlement pour ne pas traîner les chefs de cabinet devant les comités. Notre comité reçoit des ministres, alors je propose que nous retirions le nom de Jeremy Broadhurst, qui est le chef de cabinet de la ministre des Finances. Je crois que nous recevrons suffisamment de ministres pour répondre à nos préoccupations.

De plus, j'aimerais ajouter le nom de Mark Weber, qui est le président national du Syndicat des Douanes et de l'immigration. Notre comité l'a déjà reçu. Je crois qu'il en aurait nettement plus à dire, cette fois-ci, compte tenu des révélations que nous avons vues passer.

J'aimerais remercier Bill Curry du *Globe and Mail* de son important travail. Nous n'aurions pas su grand-chose sans lui dans ce dossier. C'est plutôt triste que la fonction publique n'ait pas été informée de cette situation et qu'elle n'ait pas détecté ces choses et fait preuve de la diligence nécessaire pour éviter que cela ne se produise.

Je propose donc que nous retirions le nom de Jeremy Broadhurst et que nous ajoutions celui de Mark Weber.

Le président: Si je puis vous interrompre, je comprends ce que vous dites à propos de M. Broadhurst. Il y a une partie où nous pouvons ajouter d'autres témoins, alors nous n'avons pas à nommer M. Weber explicitement.

M. Gord Johns: J'aimerais l'inclure. Je propose simplement un petit amendement pour enlever le nom de Jeremy Broadhurst. J'espère que le Comité considérera cela comme un amendement amical et que Mme Kusie acceptera cet amendement et ma proposition d'ajouter le nom de M. Weber.

Je propose un amendement à la motion.

Le président: Quelqu'un désire-t-il s'exprimer sur l'amendement?

Mme Stephanie Kusie: J'y suis favorable.

Le président: D'accord.

(L'amendement est adopté.)

Le président: Voilà qui est fait. Nous allons retirer le nom de M. Broadhurst et ajouter celui de Mark Weber, qui, je crois, nous a fait l'honneur de sa présence tout à l'heure.

Quelqu'un désire-t-il s'exprimer sur la motion?

Allez-y, madame Block.

• (1735)

Mme Kelly Block: J'aimerais moi aussi remercier ma collègue de sa diligence dans ce dossier. Elle a déposé cette motion à la suite des révélations que nous avons lues dans l'article de M. Curry. Son article est long et comprend beaucoup d'éléments. Je crois qu'au début de notre étude, nous croyions fermement qu'une partie de l'histoire nous manquait. J'aimerais dire une chose à mes collègues. Si vous lisez l'article, vous y lirez un commentaire à propos de Mme Dutt, à savoir qu'elle s'est demandé pourquoi l'Agence ne semblait pas avoir pris de mesures après leurs premiers avertissements — en septembre 2021 — et n'avait agi qu'après avoir reçu un deuxième rapport alors qu'ArriveCAN était déjà devenue une controverse publique majeure l'automne dernier au sein de notre comité. J'estime que nous avons fait du bon travail et que nous avons fait la lumière sur certains éléments.

J'ajouterais une chose en conclusion. On la cite à nouveau à la fin de l'article. On y lit qu'elle pense que son organisation pourrait perdre son financement fédéral si elle prenait parole et qu'ils prennent un énorme risque sans savoir ce qui va se produire. Elle a déclaré:

Cet enjeu affecte chaque Canadien, chaque dollar des contribuables qui est pris à des Canadiens qui travaillent fort et qui vivent déjà des difficultés financières. On donne cet argent à des entrepreneurs qui le dépensent de façon inadéquate et j'estime que les Canadiens ont le droit de savoir ce qui se passe avec leur argent durement gagné.

Je vais m'arrêter là. À nouveau, je tiens à remercier mes collègues du Comité de leur travail et j'espère que nous poursuivrons nos travaux dans ce dossier.

Le président: Merci.

Allez-y, madame Atwin.

Mme Jenica Atwin: Merci, monsieur le président.

Je me suis jointe à vous pour cette étude, et j'aimerais assurément en savoir plus sur ce qui s'est passé. Mes électeurs m'en ont beaucoup parlé.

Ma question est la suivante: compte tenu du remaniement ministériel, est-ce prudent d'inviter les ministres à comparaître? Ne serait-ce pas suffisant d'inviter les fonctionnaires, puisqu'ils seraient plus au courant de ce qui s'est passé à l'époque? Je lance simplement l'idée.

Le président: Avez-vous la main levée, madame Vignola? Non? D'accord.

Allez-y, monsieur Genuis.

M. Garnett Genuis: Les ministres sont responsables des décisions prises au sein de leurs ministères, un point c'est tout. Nous devrions demander aux ministres responsables des ministères impliqués de rendre compte des décisions prises par le gouvernement, par leurs prédécesseurs et par leurs ministères. C'est ce qu'il convient de faire, et il en sera toujours ainsi.

Le président: Merci, monsieur.

M. Johns est le prochain sur ma liste.

M. Gord Johns: J'ajouterais simplement qu'ils peuvent venir avec leurs fonctionnaires.

Le président: Sommes-nous prêts à passer au vote, chers collègues?

Allez-y, je vous prie, monsieur Jowhari.

M. Majid Jowhari (Richmond Hill, Lib.): Merci.

Fondamentalement, cet amendement ne pose pas problème. Je vous remercie d'avoir proposé cet amendement et je vous remercie, madame Kusie, de l'avoir accepté.

Nous allons voter pour. Cela dit, nous avons une question. Le moment est-il bien choisi, étant donné que la GRC mène présentement une enquête à ce sujet?

Si nous invitons des membres de la GRC, ils nous diront que l'enquête est en cours et qu'ils ne peuvent pas nous donner de renseignements à cet égard. Je vous exhorterais donc à penser au moment choisi. Je ne sais pas s'il nous faudra organiser trois, quatre ou même cinq réunions, mais je crois que les conclusions de la GRC nous seront extrêmement précieuses. Je ne voudrais pas que nous entamions un processus au moment de la comparution de la GRC. Je ne voudrais pas que nous invitons des membres de la GRC ou d'autres fonctionnaires simplement pour nous faire dire qu'ils ne peuvent pas parler de l'affaire parce que l'enquête est toujours en cours.

C'est ce que disent les ministres lorsque nous les invitons. Vous le savez. Ils disent que la GRC mène enquête, et qu'ils ne peuvent donc pas commenter l'affaire. Nous aurons ensuite deux autres heures avec des gens qui nous diront ne pas pouvoir commenter la chose. D'ailleurs, nous avons déjà reçu deux annulations.

Je tiens à être clair. Nous appuyons la motion. Cela dit, je ne suis pas certain que nous pourrions en tirer grand-chose si elle devient une priorité du Comité, pour ainsi dire.

Voilà, c'est tout ce que j'avais à dire. Merci.

Un député: Envoyons l'étude au comité des comptes publics.

• (1740)

Le président: Ne faites pas cela, ce comité a suffisamment de pain sur la planche. Nous l'avons envisagé. Tenté, même.

Sommes-nous prêts à voter sur la motion, chers collègues?

(La motion modifiée est adoptée. *[Voir le Procès-verbal]*)

Le président: Allez-y, madame Vignola.

[Français]

Mme Julie Vignola: Il y a deux semaines, je crois, nous avons discuté d'une motion visant à ce que le Comité fasse une étude sur Canada Vie. Je vais vous la relire:

Que, conformément à l'article 108(3)c) du Règlement, le Comité entreprenne une étude du passage du Régime de soins de santé de la fonction publique (RSSFP) de la Sun Life à la compagnie d'assurance Canada Vie et que pour ce faire, le Comité s'intéresse notamment:

1. à la qualité de la couverture d'assurance en tenant compte de la réalité et des besoins des employés de la fonction publique fédérale;
2. à l'efficacité et à l'efficacéité du nouveau régime d'assurance particulièrement en ce qui concerne le service de réclamation en ligne et le service téléphonique offert aux participants et aux professionnels de la santé;
3. aux mécanismes utilisés par Services publics et Approvisionnement Canada dans le cadre de l'octroi du contrat du RSSFP pour s'assurer de la capacité du contractant à desservir l'ensemble de la fonction publique fédérale et à offrir les services attendus;
4. ainsi qu'aux mesures qui seront mises en place afin de rétablir la situation [parce qu'on sait tous que cela ne se passe pas si bien que ça];

Que le Comité alloue un minimum de 4 réunions pour mener cette étude et qu'il invite à comparaître, à raison de deux heures par bloc, les témoins suivants:

- a. le ministre des Services publics et de l'Approvisionnement en poste au moment de l'octroi du contrat à Canada Vie (en mars 2023),
- b. le ministre actuel ainsi que des représentants de Canada Vie;
- c. ainsi que tout autre témoin qu'il jugera nécessaire;

Que le Comité fasse rapport de ses observations et recommandations à la Chambre; et que, conformément à l'article 109 du Règlement, le gouvernement dépose une réponse globale.

Lorsque la conversation a pris fin, nous en étions à la deuxième partie concernant les témoins et le temps alloué. Je voulais faire un simple rappel et je suis prête à poursuivre la discussion.

[Traduction]

Le président: Merci, madame Vignola.

Avant de passer à la liste d'intervenants, qui commence par M. Jowhari, il nous reste l'amendement de ce dernier. J'ai discuté avec plusieurs membres du Comité. J'ai entendu ce qu'ils avaient à dire. Somme toute, j'ai cru comprendre que le Comité souhaitait changer ce qui vient après « ainsi qu'aux mesures qui seront mises en place afin de rétablir la situation » au numéro 4, par « Que le Comité alloue un minimum d'une réunion pour mener cette étude ».

Laissons cela comme cela pour le moment. J'ai cru comprendre que le Comité s'était entendu pour organiser une réunion et en organiser d'autres par la suite au besoin.

Allez-y, monsieur Jowhari.

M. Majid Jowhari: Merci, monsieur le président.

Je vous remercie tout d'abord de nous aider à garder les pieds sur terre, madame Vignola.

Je crois que nous nous sommes entendus pour tenir au moins une réunion. Il a aussi été question d'inviter les fonctionnaires en premier lieu. S'ils ne répondent pas adéquatement à nos questions, nous pourrions alors inviter les ministres. Voilà où nous nous étions arrêtés.

Si cet amendement amical vous semble acceptable, nous sommes prêts à appuyer la motion afin que nous n'ayons pas à...

Le président: La motion telle que notée comprend les points 1, 2, 3 et 4. Nous bifferions tout ce qui vient après et dirions plutôt « Que le Comité alloue un minimum d'une réunion pour mener cette étude ». Nous pourrions ensuite...

Pardonnez-moi. La dernière ligne serait bien sûr « Que le Comité fasse rapport de ses observations et recommandations à la Chambre ».

Nous avons jusqu'à midi vendredi pour décider qui inviter. Je crois que c'est ce qui nous convenait le mieux.

Cela vous sied-il?

Des députés: Oui.

Le président: Formidable. Cette motion est réputée adoptée.

Avant de lever la séance, j'aimerais souligner les effets de l'étude sur ArriveCAN sur notre calendrier. Nous étions censés étudier le projet de rapport sur ArriveCAN ce jeudi, mais ce ne sera bien sûr plus le cas.

Deux options s'offrent à nous. Nous pourrions tenter de trouver des témoins pour notre étude sur ArriveCAN. Sinon, nous pourrions inviter le DPB, dont nous avons reporté la comparution récemment. Nous pourrions discuter d'un de ses récents rapports, que ce soit celui sur le gouvernement numérique ou les batteries.

Vous aviez une autre suggestion, monsieur Jowhari?

• (1745)

M. Majid Jowhari: Oui. Nous pourrions discuter de beaucoup de choses avec le DPB si nous l'invitions. J'y suis favorable.

Sinon, puis-je suggérer que nous entamions notre nouvelle étude sur ArriveCAN, puisqu'il nous faut étudier ce rapport?

Le président: Oui, mais c'est si nous arrivons à avoir des témoins ce jeudi.

M. Majid Jowhari: J'aimerais beaucoup que nous recevions le DPB si possible. Sinon, pourrions-nous étudier ce rapport au lieu d'annuler la séance à nouveau? Je suis convaincu que ce serait bien de nous rafraîchir la mémoire pour savoir ce qui s'est dit avant d'entrer dans le vif du sujet.

Le président: Je m'en remets à la volonté du Comité, mais je ne sais pas si cela en vaut la peine. Nous étions sur le point d'étudier le projet de rapport ligne par ligne avec l'information que nous avions, mais les nouvelles révélations éclipsent essentiellement tout cela.

La porte était ouverte pour jeudi...

M. Majid Jowhari: Il s'agit de témoignages. On n'éclipsera rien.

Le président: J'avais espoir d'inviter de nouveaux témoins, mais je doute que nous puissions en trouver en deux jours. J'ai donc pensé à inviter le DPB.

J'ai M. Genuis sur ma liste, puis M. Johns.

M. Garnett Genuis: Nous avons largement dépassé le temps qui nous était imparti. J'ai confiance en votre jugement, mais je ne crois pas que nous devrions étudier un projet de rapport ligne par ligne alors qu'il y aura quatre autres réunions sur le même sujet. Cela me semble plutôt évident, mais pourquoi ne pas simplement...

Le président: Nous avons jusqu'à 18 heures, puisque nous avons commencé en retard.

Pouvons-nous nous entendre pour inviter le DPB jeudi?

Des députés: Oui.

Le président: Formidable. Cela va changer d'autres choses plus tard, mais nous ferons une mise à jour jeudi.

Nous devons également discuter de quelques points budgétaires jeudi, pour lesquels nous nous garderons environ 10 minutes. Notre greffière a déjà envoyé quelques documents à cet effet, et elle vous enverra d'autres documents budgétaires mis à jour.

C'est tout, chers collègues. Merci à tous.

La séance est levée.

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

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

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

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

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

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

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

SPEAKER'S PERMISSION

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

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

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

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

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