



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

43^e LÉGISLATURE, 2^e SESSION

Comité permanent des opérations gouvernementales et des prévisions budgétaires

TÉMOIGNAGES

NUMÉRO 019

Le lundi 8 mars 2021

Président : M. Robert Kitchen



Comité permanent des opérations gouvernementales et des prévisions budgétaires

Le lundi 8 mars 2021

• (1610)

[Traduction]

Le président (M. Robert Kitchen (Souris—Moose Mountain, PCC)): Bienvenue à la séance n^o 19 du Comité permanent des opérations gouvernementales et des prévisions budgétaires de la Chambre des communes.

Le directeur parlementaire du budget est avec nous aujourd'hui, avec son équipe, pour témoigner à propos de son rapport, *Le coût des navires de combat canadiens*.

La séance d'aujourd'hui se déroule en webinaire, un nouveau format. Les webinaires sont utilisés pour les séances publiques des comités et sont accessibles seulement aux députés, à leur personnel et aux témoins. Vous avez peut-être remarqué que vous avez accès à la réunion beaucoup plus rapidement, et que vous aviez immédiatement été ajoutés en tant que participants actifs. Les fonctions, pour les participants actifs, demeurent toutes les mêmes. Les membres du personnel peuvent seulement assister à la réunion en tant que participants non actifs, et ils ne pourront donc voir la réunion qu'en mode galerie.

Je vais profiter de l'occasion pour rappeler à tous les participants à la réunion qu'il est interdit de prendre des captures d'écran ou des photos de votre écran.

Afin d'assurer le bon déroulement de la séance, j'aimerais vous rappeler qu'il y a quelques règles à suivre. Les services d'interprétation en vidéoconférence fonctionnent presque de la même façon que lors d'une séance ordinaire du Comité. Vous avez le choix, au bas de votre écran, entre « Parquet », « Anglais » et « Français ». Attendez que je vous nomme avant de prendre la parole. Quand vous êtes prêt à parler, cliquez sur l'icône du microphone pour activer votre micro, et, quand vous n'avez pas la parole, veuillez désactiver votre micro.

Si un membre du Comité veut invoquer le Règlement pendant la séance, il doit activer son micro et dire « J'invoque le Règlement » pour attirer mon attention.

Pour respecter la distanciation sociale dans la salle du Comité, je vous demanderais, si vous avez besoin de parler en privé avec le greffier ou les analystes pendant la séance, de leur envoyer un courriel à l'adresse courriel du Comité. Je rappelle aux gens dans la salle du Comité que le masque est requis en tout temps, sauf si vous êtes à votre siège, s'il est impossible de respecter la distanciation physique.

Je demanderais maintenant au directeur parlementaire du budget de présenter sa déclaration préliminaire.

Bienvenue, monsieur Giroux. Merci de nous consacrer un peu de votre temps.

M. Yves Giroux (directeur parlementaire du budget, Bureau du directeur parlementaire du budget): Merci, monsieur le président. Nous sommes heureux d'être ici.

[Français]

Monsieur le président, mesdames et messieurs les membres du Comité, bonjour.

Nous vous remercions de nous avoir invités à comparaître devant vous aujourd'hui.

C'est avec plaisir que nous vous présentons les conclusions de notre rapport intitulé « Le coût des navires de combat canadiens: Mise à jour de 2021 et analyse des options », que nous avons eu l'honneur de préparer à la demande du Comité. Je suis accompagné aujourd'hui des conseillers-analystes principaux ayant travaillé sur le rapport, Mme Carleigh Malanik et M. Christopher Penney.

Conformément au mandat du directeur parlementaire du budget, et à la demande du Comité, mon bureau a préparé une analyse indépendante des coûts pour la poursuite de la construction de navires de combat canadiens de type 26, ainsi que les coûts associés à deux autres modèles, soit la frégate européenne multi-missions, connue sous l'acronyme FREMM, et le navire de type 31e.

• (1615)

[Traduction]

Nous évaluons à 77,3 milliards de dollars le coût d'une flotte de 15 navires de type 26, coût qui passerait à 79,7 milliards de dollars advenant un retard d'un an en 2021-2022 et à 82,1 milliards de dollars si le retard est de deux ans. Cette estimation représente l'augmentation de 7,5 milliards de dollars par rapport à notre estimation précédente, présentée en 2019, en raison d'une révision des caractéristiques techniques du navire et des calendriers de production.

À la demande du Comité, le rapport présente également une analyse du coût de deux autres modèles de navire: la FREMM et le navire de type 31e, une classe de frégates polyvalentes dont la Marine royale du Royaume-Uni compte se doter.

Le coût de 15 FREMM est évalué à 71,1 milliards de dollars, tandis que le coût estimatif d'une flotte de 15 navires de type 31e est de 27,5 milliards de dollars. Ces estimations comprennent les frais d'annulation, la tenue d'un nouveau processus concurrentiel de sélection de modèle et un retard additionnel de quatre ans avant la mise en chantier. Il est important de souligner que ces navires ont des caractéristiques et des capacités différentes.

Enfin, le rapport examine l'hypothèse d'une approche hybride suivant laquelle le gouvernement achèterait trois navires de type 26, et tiendrait un processus concurrentiel pour les 12 autres, à l'issue duquel le choix porterait sur la FREMM ou le navire de type 31e. Selon ce scénario, les coûts passeraient à 71,9 milliards de dollars pour une flotte mixte où l'option choisie serait la FREMM, et à 37,5 milliards de dollars pour une flotte mixte où le navire de type 31e serait le second modèle.

Nous répondrons avec plaisir à vos questions sur ce rapport ou sur tout autre aspect du travail du Bureau du directeur parlementaire du budget.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Giroux.

Nous allons passer directement à la période de questions, en commençant par M. Paul-Hus.

Vous avez six minutes.

[Français]

M. Pierre Paul-Hus (Charlesbourg—Haute-Saint-Charles, PCC): Je vous remercie, monsieur le président.

Je vous remercie, monsieur Giroux, d'être de nouveau avec nous.

Le rapport fait manifestement état d'enjeux liés à la surveillance des coûts, notamment en ce qui a trait aux estimations du ministère de la Défense nationale et aux vôtres.

Qu'est-ce qui explique cela? Quels éléments le ministère de la Défense ne prend-il pas en considération lorsqu'il fait ses estimations?

M. Yves Giroux: Je peux d'abord dire que les taxes provinciales ne sont pas incluses dans les estimations du ministère de la Défense nationale. À part cela, il est difficile de déterminer ce dont ne tient pas compte le ministère de la Défense nationale dans ses estimations, parce que nous n'avons pas eu accès à son modèle d'estimation de coûts.

Nous lui avons évidemment demandé beaucoup de renseignements pour établir notre propre estimation des coûts, et nous avons reçu la plupart de ces renseignements. Par contre, nous n'avons pas demandé à connaître en détail leur façon d'estimer les coûts.

Notre objectif était de fournir une estimation indépendante, et non de vérifier sa façon d'établir les coûts. Par conséquent, il nous est difficile de déterminer les coûts qui ont été omis par la Défense nationale ou pourquoi il y a une si grande différence entre les estimations.

M. Pierre Paul-Hus: Cela revient à dire que, si notre comité ne vous avait pas demandé une évaluation des coûts, nous n'aurions pas connaissance de ces chiffres à l'heure actuelle.

Pouvez-vous nous expliquer pourquoi le ministère manque à tel point de transparence?

M. Yves Giroux: Les plus récentes estimations de la Défense nationale, évaluant les coûts à environ 56 à 60 milliards de dollars, datent de 2017. On pourrait penser que ces estimations sont un peu dépassées. Or, il y a quelques jours, la Défense nationale a réaffirmé être certaine que les coûts estimés de 56 à 60 milliards de dollars datant de quatre ans sont encore valables aujourd'hui. Je ne vois pas pourquoi il y a un si grand écart entre nos estimations et

celles de la Défense nationale ni pourquoi la Défense nationale arrive à des coûts si inférieurs aux nôtres.

Cela étant dit, j'ai pleinement confiance en la fiabilité des estimations de coûts effectuées par Mme Malanik et M. Penney, qui m'accompagnent aujourd'hui.

Aucune information fournie par la Défense nationale ne laissait croire que les coûts auraient pu être moindres que ce que nous avons estimé. Si nous avions eu des renseignements qui nous auraient permis d'estimer des coûts se rapprochant de ceux du ministère, nous l'aurions fait. Or, les renseignements fournis nous ont menés au résultat de 77 milliards de dollars.

• (1620)

M. Pierre Paul-Hus: Je vais lire ce qui était écrit dans le rapport sur les résultats ministériels de 2019-2020 de Services publics et Approvisionnement Canada, ou SPAC:

Il y a un risque que SPAC ne dispose pas de ressources suffisantes en matière d'approvisionnement pour réaliser les priorités, les objectifs et les programmes en raison d'une pénurie d'agents d'approvisionnement possédant les connaissances appropriées, ce qui peut nécessiter plusieurs années d'expérience spécifique aux marchés publics fédéraux.

Y a-t-il actuellement un manque d'expertise dans la fonction publique, qui fait en sorte qu'on se trompe souvent dans les calculs en raison du manque de personnel qualifié?

M. Yves Giroux: Un programme de l'ampleur de ce que la Marine royale canadienne veut entreprendre, soit la construction de navires de combat, exige certainement beaucoup d'expertise. Par contre, s'il s'agit d'une priorité pour la Défense nationale, Services publics et Approvisionnement Canada, de même que le gouvernement, il y a moyen d'allouer les ressources suffisantes pour assurer la réussite de ce projet. Je ne crois pas que le manque de ressources soit la seule explication, mais cela peut être l'un des facteurs.

Quand on parle d'un projet de 77 milliards de dollars, je crois honnêtement qu'il vaut la peine d'y consacrer beaucoup de ressources, par exemple quelques dizaines ou même des centaines d'employés de plus. D'ailleurs, les rendements pourraient être vraiment intéressants, compte tenu des sommes en cause.

M. Pierre Paul-Hus: Dans vos calculs, vous n'avez pas pris en considération l'infrastructure nécessaire pour les navires, comme les quais. Avez-vous effectué l'estimation des coûts liés à l'infrastructure pour cette flotte en particulier?

M. Yves Giroux: Nous avons estimé les coûts nécessaires à la construction des chantiers navals pour que les navires puissent bénéficier des infrastructures nécessaires. Cependant, les coûts d'exploitation de la flotte de navires de combat n'ont pas été pris en considération. Si, par exemple, la Marine royale canadienne a besoin de construire d'autres quais, plus profonds ou plus vastes, à Halifax ou à Esquimalt, cela n'est pas pris en compte, à ma connaissance.

Le rapport met uniquement l'accent sur les coûts de développement et d'acquisition ainsi que sur les coûts liés aux pièces de rechange pendant deux ans. Ce sont les seuls coûts inclus dans le rapport.

M. Pierre Paul-Hus: Selon votre rapport, vous prévoyez que l'acquisition de la flotte sera retardée de deux ans, mais il se peut aussi que ce soit trois, quatre ou cinq ans.

Je sais que vous en avez parlé un peu, mais pouvez-vous me parler davantage de votre évaluation des coûts supplémentaires associés à un retard de trois, quatre ou cinq ans?

M. Yves Giroux: Nous avons fait ce qu'on appelle une analyse de sensibilité pour voir l'effet que différents scénarios auraient sur les estimations de coûts. Nous sommes arrivés à la conclusion qu'une année de retard coûterait 2,3 milliards de dollars. S'il y avait deux années de retard, cela coûterait 4,8 milliards de dollars de plus. Cela est dû au fait que les coûts sont repoussés sur un horizon total d'environ 20 ans.

M. Pierre Paul-Hus: Il y aurait donc des coûts supplémentaires de 2,3 milliards de dollars par année, c'est cela?

M. Yves Giroux: Il s'agirait des coûts totaux. Cela est dû à l'inflation, puisque c'est un programme qui s'échelonne sur 25 ou 30 ans. S'il y a un retard d'une année, les dépenses, dans leur ensemble, sont donc reportées et l'inflation a un effet composé sur la durée du programme. Cela fait en sorte que les coûts totaux seraient de 2,3 milliards de dollars de plus pour une seule année de retard.

[Traduction]

Le président: Merci, monsieur Giroux et monsieur Paul-Hus.

La parole va maintenant à M. MacKinnon, pour six minutes.

[Français]

M. Steven MacKinnon (Gatineau, Lib.): Je vous remercie beaucoup, monsieur le président.

Monsieur Giroux, je vous remercie, vous et les membres de votre équipe, non seulement pour ce travail-ci, mais aussi pour le travail continu que vous accomplissez pour nous, les parlementaires.

À titre de secrétaire parlementaire, j'ai vu ce programme évoluer grandement au cours des dernières années. La première chose sur laquelle je suis certain que vous serez d'accord, c'est qu'on a dû revoir substantiellement à la hausse les estimations de coûts pour les projets envisagés par le gouvernement précédent. Je pense que, sous l'ancien gouvernement, les estimations de coûts pour les mêmes navires étaient de 20 milliards ou de 22 milliards de dollars.

Est-ce que vous pouvez confirmer cela?

• (1625)

M. Yves Giroux: Si ma mémoire est bonne, monsieur MacKinnon, les estimations de coûts initiales étaient d'environ 26 milliards de dollars pour les 15 navires.

M. Steven MacKinnon: C'est cela. Je pense qu'on peut constater un échec assez systématique quant aux estimations de coûts, qu'il s'agisse de celles du ministère de la Défense nationale d'aujourd'hui ou des vôtres.

J'essaie de comprendre l'écart entre vos estimations et celles du ministère de la Défense nationale. Je remarque que cela s'explique notamment, comme vous l'avez souligné, par le fait qu'on ne tient pas compte des taxes de vente.

À propos de cette première divergence, pourquoi votre méthodologie fait-elle en sorte d'inclure ces taxes, alors que celle du ministère de la Défense nationale ne le fait pas?

M. Yves Giroux: C'est une bonne question. C'est probablement uniquement une question de choix. Le ministère de la Défense nationale ne considère peut-être pas qu'il est pertinent d'inclure les taxes provinciales dans ce calcul. Nous, nous considérons que c'est pertinent, car c'est un coût que le ministère devra absorber.

Quant aux taxes de vente fédérales, elles représentent un coût nul, évidemment, car ce que le ministère de la Défense nationale paierait en TPS, par exemple, reviendrait entièrement à l'État. Toutefois, les taxes provinciales ne reviennent pas au gouvernement fédéral. C'est donc un coût que nous avons choisi d'inclure pour qu'il y ait plus de transparence. Je crois honnêtement que le ministère de la Défense nationale devrait également tenir compte des taxes pour la même raison.

M. Steven MacKinnon: Pour ce qui est de l'autre catégorie de coûts, je suis certain que vous seriez d'accord pour dire qu'il faut qu'on entame la construction de ces navires pour éviter d'autres coûts, justement. Cependant, votre rapport parle de l'acquisition d'autres navires. Il faudrait donc tenir compte d'un processus de conception, d'architecture, d'approvisionnement en matériel et en systèmes de combat, et ainsi de suite.

Comment envisagez-vous la possibilité qu'il y ait d'autres retards, et donc d'autres coûts, dans la construction des navires de combat dont notre marine a besoin, alors que nous pourrions nous doter immédiatement de navires comme cela est actuellement envisagé par le gouvernement?

M. Yves Giroux: C'est une question importante.

Repartir à zéro voudrait évidemment dire que l'on arrête le processus actuel et que l'on procède à un nouvel appel de propositions suivant un processus concurrentiel. Cela ferait en sorte d'ajouter probablement quatre ans à l'échéancier dans son ensemble.

C'est la raison pour laquelle nous avons considéré un autre scénario dans notre rapport. Selon ce dernier, on maintiendrait la construction de navires de combat canadiens de type 26, jusqu'à concurrence de trois navires, pour réduire les effets négatifs sur la flotte de la Marine royale canadienne et éviter que celle-ci souffre d'un important écart en matière de capacité.

M. Steven MacKinnon: Comme vous l'avez mentionné, et comme nous pouvons le supposer, le ministère de la Défense nationale a envisagé de nombreuses solutions pour se doter des capacités nécessaires en matière de navires, comme celle que nous évaluons aujourd'hui et que l'on qualifie d'hybride. Selon le ministère, cela permettrait de doter notre marine des capacités nécessaires, et ce, pour les générations à venir. Cela a déjà été considéré, en quelque sorte. N'est-ce pas?

M. Yves Giroux: Le Comité m'a demandé d'estimer les coûts associés à des modèles différents, comme la frégate européenne multi-mission, ou FREMM, et le navire de type 31e. Nous avons créé un scénario hybride pour éviter un « trou » de quatre ans et épargner à la Marine royale canadienne un manque indu en fait de capacité. Si la Défense nationale a fait cet exercice, c'est tant mieux, mais je croyais qu'il serait utile de fournir ces estimations au Comité.

M. Steven MacKinnon: Il s'agit de navires bien différents. C'est essentiellement ce que je veux souligner. Entre le navire de type 26, la FREMM et le navire de type 31e, il y a des différences importantes quant aux capacités et aux possibilités qu'ils offrent à la Marine royale canadienne. N'est-ce pas?

M. Yves Giroux: Oui. Nous précisons dans notre rapport que le navire de type 31e est plus petit et qu'il n'a pas le même genre de capacité que d'autres navires. Cela étant dit, la FREMM et le navire de type 2 ne sont pas identiques, mais ils procurent des capacités à peu près similaires. La France et l'Italie, notamment, vont les utiliser comme frégates principales. Ce ne sont pas des navires identiques, mais ils peuvent se comparer à la FREMM et au navire de type 26.

• (1630)

M. Steven MacKinnon: D'accord, mais les navires de combat vont remplacer...

[Traduction]

Le président: Merci, monsieur MacKinnon. Cela fait six minutes exactement. Vous n'avez pas pu poser votre dernière question, mais il y a toujours la prochaine fois.

La parole va maintenant à Mme Vignola, pour six minutes.

[Français]

Mme Julie Vignola (Beauport—Limoilou, BQ): Je vous remercie beaucoup, monsieur le président.

Je vous remercie, monsieur Giroux, d'être de nouveau parmi nous.

Êtes-vous en mesure de nous dire pourquoi il y a un tel retard relativement aux navires de type 26?

M. Yves Giroux: Nous n'avons pas d'explication précise à ce sujet. Nous avons utilisé les données de la Défense nationale. Nous savons que le poids net du navire a augmenté et qu'il y a donc probablement des changements quant aux spécifications. Nous savons aussi que le navire de type 26 n'est utilisé nulle part sur la planète. C'est donc un nouveau type de navire, ce qui pourrait expliquer certains retards.

Quoi qu'il en soit, nous n'avons pas fait d'enquête approfondie pour déterminer la nature précise des retards. Le point de vue de notre rapport est prospectif, donc tourné vers l'avenir, et non rétrospectif. Nous voulons déterminer les coûts des navires plutôt que d'établir les causes des événements passés.

Mme Julie Vignola: Je vous remercie.

Quels sont les principaux défis pour les ministères lorsqu'ils présentent un budget initial dans le cadre d'un projet de cette nature? On parle quand même ici d'une augmentation d'un peu plus de 51 milliards de dollars.

Pouvez-vous nous dire, afin que nous ayons une vue d'ensemble, quels sont les défis pour le ministère à long terme?

M. Yves Giroux: C'est une bonne question. Les défis principaux ont trait au design des navires. Cela s'applique à n'importe quel achat à long terme. Quand on achète quelque chose qui n'a pas encore été construit, qui n'existe pas encore, il y a beaucoup de risques associés aux coûts. Essentiellement, il n'existe aucune base de comparaison.

Il y a aussi le fait que les spécifications sont propres à chaque pays, particulièrement celles relatives aux navires de combat. L'horizon temporel a aussi beaucoup d'incidence. On n'achète pas un navire qui existe déjà. Ce n'est pas comme acheter une voiture. On achète 15 exemplaires d'un navire dont la construction va s'échelonner sur plusieurs décennies. L'inflation est un facteur très important, surtout quand on parle de 25 ou 30 ans, voire davantage. Ce sont

les principaux facteurs de risque dont il faut tenir compte lorsqu'il faut déterminer les coûts.

Je suis certain que, si nous disposions de plus de temps, Mme Malanik et M. Penney pourraient traiter de cette question beaucoup mieux que moi et de façon beaucoup plus explicite.

Mme Julie Vignola: Je vous remercie, monsieur Giroux.

Pour ce qui est de l'inflation, il est possible de la mesurer.

Serait-il possible pour les ministères d'améliorer leurs méthodes de prévision en ce qui concerne de tels projets d'envergure?

M. Yves Giroux: Il y aurait certainement moyen de le faire, mais il y a beaucoup de facteurs inconnus. Il est difficile d'évaluer quelque chose qui se déroulera sur une période de 25 à 30 ans.

Il y a peut-être un risque à présenter des estimations de coûts dont les montants seraient plus élevés qu'initialement. Si l'on présente un coût d'achat de frégate de 75 milliards de dollars dès le début, cela risque de faire très peur aux décideurs, tandis que si le coût estimé est moindre, l'estimation pourrait être acceptée et approuvée plus facilement.

Cela étant dit, je ne jette pas la pierre à qui que ce soit. Il est difficile pour moi de parler de facteurs particuliers, alors que je n'ai pas participé aux estimations de coûts initiales. De plus, nous n'avons pas vu les détails des estimations de coûts qui ont eu lieu dans le passé.

Mme Julie Vignola: Je vous remercie, monsieur Giroux.

Avez-vous une idée de ce que pourraient coûter deux flottes de navires?

Actuellement, nous devons remplacer douze navires de la classe Halifax et trois navires Iroquois.

Si nous suivions sensiblement le même processus, qui consiste à avoir deux flottes, est-ce que les coûts seraient beaucoup plus importants dans l'avenir qu'ils le sont maintenant pour les douze frégates et les trois destroyers?

M. Yves Giroux: Nous n'avons pas estimé les frais de fonctionnement et d'entretien. Par contre, nous savons en général que, pour un navire qui coûte moins cher, ces frais sont moindres. Tout dépendrait du type de navire choisi pour remplacer le navire de type 26 par un modèle hybride.

On parle de trois navires de type 26 et de douze navires de type 31e. Les frais de fonctionnement et d'entretien relatifs aux navires de type 31e seraient probablement bien inférieurs à ceux associés aux navires de type 26, mais cela reste à démontrer. Il faudrait effectuer une analyse particulière.

L'estimation des frais de fonctionnement relatifs à une flotte hybride ne faisait pas partie de notre mandat. Généralement, quand les navires sont moins chers à l'achat, les frais de fonctionnement et d'entretien sont aussi moins élevés. Cela ne veut pas nécessairement dire que les frais de fonctionnement et d'entretien associés à une flotte hybride seraient plus élevés.

• (1635)

Mme Julie Vignola: D'accord.

Je sais bien que nous parlons de navires d'importance, notamment de navires de combat, et que ce ne sont pas de petits bateaux Fisher-Price que l'on utilise dans le bain.

Est-il toutefois normal qu'un processus de développement dure quatre ans, comparativement à ce qui s'est fait dans le passé au Canada ou à l'international?

M. Yves Giroux: Je ne suis pas un expert...

[Traduction]

Le président: Monsieur Giroux, pourriez-vous répondre très rapidement? Je vous en serais reconnaissant.

Merci.

[Français]

M. Yves Giroux: Je ne suis pas un spécialiste pour ce qui est des achats gouvernementaux, mais ces données sont basées sur le processus qu'a suivi la Défense nationale pour le navire de type 26. Malheureusement, je ne pourrais pas vous dire si c'est normal, puisque nous ne nous sommes pas penchés sur cet aspect en particulier.

Mme Julie Vignola: Je vous remercie, monsieur Giroux.

[Traduction]

Le président: Merci, monsieur Giroux et madame Vignola.

La parole va maintenant à M. Green, pour six minutes.

M. Matthew Green (Hamilton-Centre, NPD): Merci beaucoup.

Merci d'être à nouveau avec nous, monsieur Giroux. C'est toujours un plaisir de vous voir.

J'apprends toujours quelque chose quand je consulte ces rapports et ces études. Celui-là est important, à mon avis. Il semble soulever des questions importantes. Je sais que certaines personnes qui nous regardent doivent se poser des questions à propos des écarts.

Je vais peut-être y revenir, mais pour commencer, je vais d'abord exposer la différence. Le ministère de la Défense nationale estime toujours que ses coûts sont de 50 à 60 milliards de dollars.

Croyez-vous que la Défense nationale va mettre à jour ses estimations, à la lumière de votre rapport?

M. Yves Giroux: La Défense nationale a dit qu'elle maintenait son montant initial, fondé sur ses estimations de 2017. Il y a quelques jours ou quelques semaines, avant ou tout juste après le dépôt de votre rapport, la Défense nationale a dit qu'elle maintenait que le coût serait de 56 à 60 milliards de dollars pour les 15 navires. Je parie qu'elle va probablement mettre à jour ses estimations d'ici deux ou trois mois, quand cela aura une moins grande importance politique, mais jusqu'ici, elle maintient son estimation.

M. Matthew Green: J'ai consulté certains des documents précédents remontant à 2015, à l'époque de l'examen quinquennal du programme. Ces gens font-ils partie du Secrétariat de la Stratégie nationale d'approvisionnement en matière de construction navale? Sont-ils les exploitants du projet pour ce programme?

M. Yves Giroux: Je n'ai pas de réponse à cette question précise. Peut-être que Mme Malanik et M. Penney pourraient intervenir; ils en savent probablement davantage.

M. Christopher Penney (analyste Financier, Bureau du directeur parlementaire du budget): À dire vrai, je n'ai pas de réponse non plus.

Le projet Navire de combat canadien fait assurément partie de la Stratégie nationale de construction navale. Je devrai vérifier pour vous dire quel est le secrétariat concerné.

M. Matthew Green: J'essaie de comprendre comment... À mes yeux, il est illogique que la Défense nationale réalise une analyse des coûts sans tenir compte des taxes; c'est une omission importante et même choquante. Je voulais savoir, juste pour que ce soit clair, aux fins du compte rendu... Il n'y a aucun système de crédit permettant de récupérer ces taxes, ou de ne pas les payer en premier lieu, n'est-ce pas? Il n'y a aucun scénario vraisemblable où les taxes provinciales sont annulées ou ne sont pas perçues, n'est-ce pas?

M. Yves Giroux: En effet, du moins, pas à ma connaissance. S'il y en a un, cela toucherait des milliards de dollars tout au long du cycle de vie du projet. Cela nous serait très utile de savoir s'il existe un tel plan, parce que, à ma connaissance, il n'y a aucun mécanisme ou aucune entente de ce genre.

M. Matthew Green: Pour moi, il est inadmissible que la Défense nationale soit passée par-dessus cela. Pour ce qui est de la politisation... cela me semble être une analyse politisée, parce qu'on a omis de divulguer quelque chose d'important relativement aux processus d'appel d'offres. D'un côté, il y a le dépassement des coûts et le différend entre vous et le ministère de la Défense nationale — je ne devrais pas dire entre vous et la Défense nationale —, plutôt, il y a un écart entre les chiffres fournis par vos deux organisations. Le résultat diffère selon que vous avez ou non tenu compte des taxes, mais, d'un autre côté, si je ne me trompe, il y a aussi des calculs assez compliqués liés au poids. Pouvez-vous nous expliquer comment vous avez tenu compte du poids dans vos calculs et quelle est la différence entre les vôtres et ceux de la Défense nationale?

• (1640)

M. Yves Giroux: Le poids léger est un paramètre très important dans nos modèles. Apparemment, certains intervenants croient que nous surutilisons ce paramètre, mais nous ne sommes évidemment pas de cet avis. Il est important de mentionner que, dans la littérature sur l'établissement des coûts — parce que nous avons fait nos recherches —, de nombreuses études démontrent qu'il y a un lien entre le poids léger et les coûts de construction des navires de surface, et que c'est même le facteur le plus important. Nos approches reflètent aussi les pratiques exemplaires recommandées par l'OTAN et d'autres organisations indépendantes, comme le Congressional Budget Office des États-Unis.

M. Matthew Green: Je n'essaie pas de sursimplifier les choses, mais, selon ce qui a été dit jusqu'ici, il y a un écart au chapitre des capacités. C'est un projet ambitieux qui a été lancé il y a quelques années, dans le but d'avoir un seul navire comprenant toutes ces capacités de guerre, et je m'attendrais à ce que tous ces éléments aient une incidence durable dans l'analyse du poids, des coûts et des échéances. Ai-je raison, est-ce exact?

M. Yves Giroux: Je crois que c'est tout à fait exact. C'est une excellente analogie; c'est probablement une très bonne description.

M. Matthew Green: De votre point de vue, quand vous avez commencé, avez-vous reçu de l'information pour quantifier ou confirmer les besoins relatifs à ce genre de capacité ou de conception, ou avez-vous laissé la Défense nationale évaluer ce qui était nécessaire?

M. Yves Giroux: Mme Malanik pourra probablement vous expliquer cela mieux que moi.

Mme Carleigh Malanik (analyste financière, Bureau du directeur parlementaire du budget): Effectivement, nous avons accepté les spécifications telles qu'elles nous ont été fournies par le ministère de la Défense nationale. Nous ne sommes pas des experts en matière de capacités, et nous avons bien sûr dû prendre en considération le facteur des différences entre les capacités, qui peut avoir une incidence sur le coût.

M. Matthew Green: Je crois qu'il faut se demander — mais ce n'est pas à vous de répondre à cette question — si nous avons besoin de ces capacités particulières pour les efforts de guerre ou de défense mondiaux. À mon avis, on ne peut dissocier cet aspect de la Stratégie nationale de construction navale. Je ne peux m'empêcher de me dire que le dépassement des coûts va avoir des conséquences et des impacts sur certains de nos autres programmes ou que, si nous adoptons une approche plus rigoureuse, nous pourrions aussi utiliser cette différence de 16 ou peut-être 20 milliards de dollars pour intervenir dans d'autres aspects de la stratégie de construction navale.

J'ai écouté mes six minutes, et je vais respecter mon temps.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Green. Je vous suis reconnaissant.

Nous allons commencer le deuxième tour. Monsieur Bezan, vous avez cinq minutes.

M. James Bezan (Selkirk—Interlake—Eastman, PCC): Merci, monsieur le président.

Je tiens à remercier M. Giroux et toute l'équipe du Bureau du DPB pour ce rapport.

Il y a une chose actuellement que j'essaie de comprendre: vous avez examiné différents types de navires, mais êtes-vous allés dans le détail pour voir ce que cela nous coûte à nous, les contribuables canadiens, compte tenu de la façon dont le processus est géré et dont les contrats sont conclus? Y a-t-il, oui ou non, un processus compétitif qui sert l'intérêt des contribuables, pour que nous obtenions les navires dont nous avons besoin pour la Marine royale canadienne?

M. Yves Giroux: Il y a beaucoup d'éléments dans votre question. Pour l'établissement des coûts, nous avons utilisé une approche descendante en examinant des navires semblables. Nous avons regardé ce que d'autres pays ont dépensé pour obtenir des navires similaires et avons transposé cela au contexte canadien, en jouant sur les paramètres comme la productivité, la taille des navires, etc.

Nous n'avons pas examiné les différences et les capacités, mais il s'agit probablement d'un facteur important qui fait augmenter les coûts, comparativement à ce que cela coûterait autrement. Nous n'avons pas non plus examiné la possibilité d'acheter des navires de l'étranger et de les mettre à niveau selon les spécifications canadiennes, parce que cela dépassait la portée de notre étude. Il y aurait cependant des économies...

M. James Bezan: Je ne propose pas du tout, monsieur Giroux, à propos de l'approvisionnement... Je dis simplement qu'un meilleur processus concurrentiel, un meilleur système de gestion, ici même au Canada, pour que nous puissions conserver... C'est que, dès qu'on a le dos tourné, le coût de la construction navale, en particulier celui des navires de combat de surface, augmente exponentiellement.

M. Yves Giroux: C'est un très bon point. Il y a eu des retards, dans ce projet, et des modifications des spécifications, mais je crois qu'il s'agit peut-être d'une question de gouvernance, parce que nous avons choisi le chantier naval et le type de navire, ce qui veut dire que les coûts sont pratiquement des sous-produits de ces deux décisions. Honnêtement, je ne peux pas vous dire si le processus concurrentiel doit être amélioré ou si c'est à cause des spécifications. Nous avons examiné le coût, mais pas la gouvernance du projet; nous n'avons pas cherché à savoir si quelque chose était allé de travers.

Je crois que ma collègue, la vérificatrice générale, serait probablement beaucoup mieux placée que moi pour vous dire que des changements ou des améliorations doivent être ou auraient dû être apportés au processus.

• (1645)

M. James Bezan: Je comprends cela, et c'est une question que je vais lui poser quand elle témoignera devant le Comité.

Il y a quelques écarts, en ce qui concerne la valeur des différents navires — le type 31e, la FREMM et le navire de combat de surface —, et il y a toujours la canadienisation. Vous avez bien dit que vous aviez reçu un énoncé ou des exigences de la Défense nationale, de la part de la Marine.

Donc, la question qui se pose — étant donné que la valeur de la petite frégate, le type 31e, est bien inférieure aux autres — est celle-ci: dans quelle mesure sacrifions-nous de la capacité et est-ce que nous mettons notre marine en péril si nous choisissons ce petit navire au lieu d'un navire de combat de surface qui peut faire la guerre anti-sous-marine et anti-aérienne?

M. Yves Giroux: La réponse dépend de la personne à qui vous posez la question. Si vous le demandez à l'Association navale du Canada, on vous répondra qu'on sacrifie énormément de capacités avec le type 31e. Si vous posez la question aux Danois ou aux chantiers navals qui construisent ces types de navires, on vous répondra que, même si les capacités ne sont pas les mêmes, c'est toujours un navire aux capacités complètes. Si vous demandez aux Britanniques, ils vous diront que c'est un très bon navire en comparaison des autres options possibles, surtout si vous l'utilisez pour patrouiller aux côtés de navires plus imposants comme la FREMM ou le type 26.

Je ne suis pas un expert militaire, et je ne suis pas spécialisé en doctrine militaire, alors je ne peux pas affirmer quoi que ce soit, mais j'ai entendu les deux arguments, un côté disant qu'il y aura une terrible perte de capacités, et l'autre voulant que c'est un type de navire très efficace, surtout si on compte utiliser une flotte mixte ou hybride, qui serait tout à fait capable de remplir les objectifs de la Marine.

M. James Bezan: Vous avez parlé de la FREMM, que les Italiens et les Français ont tous deux construite, mais vous utilisez les estimations relatives à la classe Constellation fournies par le Congressional Budget Office des États-Unis. Je sais que je vous ai déjà posé la question dans le passé, mais pourquoi n'avez-vous pas utilisé les données précises des Italiens et des Français qui ont construit des dizaines de ces navires et qui ont beaucoup d'expérience? Vous utilisez des estimations provenant des États-Unis, qui sont fondées sur la classe Arleigh Burke, un destroyer aérien.

M. Yves Giroux: Je vais demander à M. Penney s'il peut répondre à votre question.

M. Christopher Penney: Bien sûr.

Le président: Excusez-moi de vous interrompre, monsieur Penney, mais je me demandais si vous pouviez envoyer votre réponse par écrit au Comité. Nous vous serions très reconnaissants, parce que c'est une excellente question, mais le temps est malheureusement écoulé.

Monsieur Drouin, vous avez cinq minutes.

[Français]

M. Francis Drouin (Glengarry—Prescott—Russell, Lib.): Je vous remercie beaucoup, monsieur le président.

J'accorderais quelques secondes au témoin pour qu'il réponde à la question posée par mon prédécesseur, puisque c'était une très bonne question.

[Traduction]

M. Christopher Penney: Il y a deux ou trois raisons pour lesquelles nous avons utilisé la classe Constellation. Premièrement, il s'agit de l'adaptation la plus récente de la FREMM. Comme vous l'avez dit, l'approche analogue est celle du destroyer de classe Arleigh Burke. Cela correspond à l'approche du Congressional Budget Office. C'est un très bon modèle, une fois que les changements pertinents sont apportés. C'est une frégate polyvalente, et c'est justement ce qu'est censé être le type 26.

Je voudrais aussi noter que nous n'utilisons pas les estimations du CBO à notre compte. Nous n'utilisons pas ses estimations comme données brutes; nous utilisons comme analogues les données sur la classe Arleigh Burke. C'est une approche similaire à celle du Congressional Budget Office.

Je crois que cela répond à votre question.

[Français]

M. Francis Drouin: Je vous remercie beaucoup.

Monsieur Giroux, je vous remercie beaucoup de comparaître devant notre Comité.

J'ai une question sur l'approche hybride, selon laquelle on ferait l'acquisition de trois navires de type 26 ainsi que d'autres navires, soit la FREMM ou le navire de type 31e. Comment faites-vous l'analyse des coûts?

Là où je veux en venir, c'est que, pour n'importe quelle entreprise qui achèterait quinze navires plutôt que trois, il y aurait une différence quant au prix. Comment avez-vous fait pour déterminer quelle était cette différence?

• (1650)

M. Yves Giroux: Il s'agit en effet d'une bonne question.

Nous avons estimé les coûts qui ont déjà été engagés pour la construction des navires de type 26, jusqu'à maintenant du moins. Nous avons ensuite estimé les coûts liés à la construction de trois navires de type 26.

Nous avons aussi inclus les coûts associés à un redémarrage du processus concurrentiel d'approvisionnement, qui permettrait de choisir un autre type de navire. Ces coûts engloberaient la remise à niveau du chantier naval afin de revoir l'équipement et le chantier en vue de la construction d'un autre type de navire.

Nous avons donc inclus l'ensemble des coûts qu'il faudrait assumer pour continuer la construction du navire, puis ceux qu'il faudrait assumer pour recommencer presque à zéro en matière de pro-

ductivité et de savoir-faire pour construire un type de navire différent. C'est de cette façon que nous avons pu produire les estimations de coûts hybrides pour la FREMM et pour le navire de type 31e.

M. Francis Drouin: Vous n'avez toutefois pas discuté avec l'entreprise pour savoir si les coûts seraient les mêmes pour la construction de trois navires par opposition à quinze. Je pense, par exemple, aux économies d'échelle. Bâtir une infrastructure en fonction de quinze navires coûte beaucoup moins cher que faire la même chose pour trois navires. Je suis donc certain qu'il y aurait une augmentation assez importante, n'est-ce pas?

M. Yves Giroux: Nous avons tenu compte de cela dans nos estimations de coûts. Nous avons aussi tenu compte du fait que, en général, quand on construit les navires, le premier est beaucoup plus coûteux parce qu'on n'a pas le savoir-faire et qu'on ne peut pas réaliser d'économies d'échelle. Au fur et à mesure que l'on construit les navires, on réalise des économies d'échelle et on arrive en général à l'optimisation vers le neuvième navire. Selon notre scénario, on construit un nouveau type de navire à partir du quatrième navire, de sorte que l'on recommence presque à zéro en matière de productivité.

Nous avons aussi tenu compte du fait qu'il y aurait des réaménagements à faire au chantier naval pour modifier la chaîne de production.

M. Francis Drouin: Vous avez aussi mentionné avoir utilisé le logiciel TruePlanning. Dans votre rapport, vous reconnaissez que les estimations produites à l'aide de ce logiciel peuvent se situer à plus ou moins 20 % des coûts réels.

Qu'est-ce qui vous fait dire cela, essentiellement?

M. Yves Giroux: Nous avons utilisé un modèle qui se base sur différents paramètres pour estimer les coûts totaux d'un programme d'acquisition de navires. Nous l'avons utilisé pour déterminer, rétrospectivement, quel aurait été le résultat si nous avions utilisé cette méthode pour des coûts qui sont déjà connus. Je pense, par exemple, à des programmes d'acquisition qui ont déjà cours ailleurs dans le monde. Dans certains cas, on obtient une valeur ajoutée de 20 %, dans d'autres, la valeur est négative, soit - 20 %.

C'est de cette façon que nous avons estimé notre intervalle de confiance. Les estimations de coûts auxquelles nous arrivons dans notre rapport sont le point milieu de notre estimation de coûts. Il est possible qu'il y ait un dépassement de coûts de 20 % ou des économies de 20 %. Notre modèle arrive à ce point milieu, compte tenu des chiffres qui sont dans le rapport.

M. Francis Drouin: Je veux m'assurer de bien comprendre. Si je prends l'exemple des navires de type 26, le pire scénario possible serait que les coûts dépassent de 20 % les 77,3 milliards de dollars, et le meilleur scénario, que les coûts soient de 20 % inférieurs au coût de 77,3 milliards de dollars.

Est-ce bien le cas?

M. Yves Giroux: C'est une description exacte de ce que j'ai dit.

M. Francis Drouin: Je vous remercie.

[Traduction]

Le président: La parole va maintenant à Mme Vignola pour deux minutes et demie.

[Français]

Mme Julie Vignola: Je vous remercie beaucoup, monsieur le président.

Ma dernière question portait sur les quatre années que cela a pris pour concevoir le processus. Supposons que le gouvernement décide de changer complètement de modèle et d'acquiescer la FREMM.

Y a-t-il des éléments de ce processus de quatre années qui pourraient être repris en ce qui concerne celui lié à la FREMM, ou faudrait-il repartir de zéro?

Est-ce ainsi que vous avez fait vos calculs?

M. Yves Giroux: Nous avons évalué que, si la décision de recommencer était prise en octobre, cela prendrait environ quatre ans pour arriver à peu près au point où on en est maintenant pour ce qui est du processus d'appel d'offres et de conception. Il y a probablement des éléments qui pourraient être repris, mais je ne suis pas convaincu qu'il y en aurait énormément. S'il y en a beaucoup et que cela permet d'accélérer le processus, c'est tant mieux, cela réduirait les coûts, mais je ne crois pas que ce serait le cas.

• (1655)

Mme Julie Vignola: En ce qui concerne l'explosion des coûts, nous pouvons comprendre que cela est notamment dû à l'inflation. Cependant, j'imagine que le fait que les points de vue changent concernant l'armement et les fonctions des navires y est aussi pour quelque chose.

Quel espace budgétaire l'armement de chacun des navires occupe-t-il?

M. Yves Giroux: Puisqu'il s'agit d'un domaine où il y a beaucoup de secrets, pour des raisons évidentes, il y a une inflation un peu plus importante en matière de défense. Il n'y a pas beaucoup d'échange d'information ou de pratiques exemplaires. Ce n'est pas comme dans d'autres domaines, où l'on peut facilement acheter les produits des concurrents, les démonter et voir quelles sont les améliorations que l'on peut apporter à nos chaînes de montage à partir de ce que l'on découvre.

C'est l'une des raisons pour lesquelles il y a de l'inflation en matière de défense. Il est difficile d'adopter les pratiques exemplaires des autres, ou du moins, de les adopter aussi facilement que l'on peut le faire dans d'autres secteurs manufacturiers.

L'armement est un aspect important, évidemment. L'autre aspect concerne les matériaux de construction. Ce sont souvent des matériaux très recherchés et que l'on ne peut pas facilement réutiliser à d'autres fins.

[Traduction]

Le président: Merci.

La parole va à M. Green pour deux minutes et demie.

M. Matthew Green: Je reste bloqué sur la question des taxes. Je ne peux pas vous dire combien cela m'embête, alors je vais aller droit au but.

Quelle information la Défense nationale vous a-t-elle donnée pour vous aider avec votre rapport? Y a-t-il de l'information qui n'a pas été divulguée, selon vous?

M. Yves Giroux: À mon avis, la Défense nationale nous a fourni toute l'information dont nous avons besoin.

Nous avons eu beaucoup d'échanges avec les responsables, parce que ce n'est pas un projet simple. Nous ne pouvons pas nous contenter d'un document de deux pages ou d'un fichier Excel, mais la Défense nationale nous a fait parvenir toute l'information dont nous avons besoin.

Nous n'avons pas vu les contrats, parce que nous n'en avons pas besoin. Nous avons toute l'information pertinente dont nous avons besoin pour établir les coûts afin de les présenter au Comité.

À mon avis, la Défense nationale s'est montrée directe et ouverte, comme on devrait s'y attendre pour le genre d'information nécessaire pour ce rapport. Je peux voir Mme Malanik et M. Penney, et ils ne font pas ça, alors je crois que c'est une bonne description.

M. Matthew Green: Non, c'est bon.

Pour extrapoler, disons que nous recevons votre rapport, que nous ne prenons aucune mesure, que nous acceptons leurs estimations, que nous donnons le feu vert, et que, quatre ans plus tard, quelqu'un dit « Oups, c'était une erreur », les Canadiens vont devoir payer 20 milliards de dollars en coûts supplémentaires. À qui doivent-ils demander des comptes?

M. Yves Giroux: Au bout du compte, c'est à la personne qui prend les décisions de rendre des comptes.

M. Matthew Green: Excellente réponse. Je suis d'accord.

Vous avez mentionné que vos estimations tenaient compte de l'écart et... du coût unitaire de main-d'œuvre supérieur d'environ 55 %. Comment votre bureau a-t-il calculé la productivité anticipée de la main-d'œuvre du chantier naval d'Irving?

M. Yves Giroux: Il n'y a rien qui soit fondé sur des actes répréhensibles ou des problèmes qui surviendraient sur les chantiers navals canadiens. Nous nous sommes appuyés sur le fait que les chantiers navals canadiens n'ont pas la même expérience pour ce qui est de construire des navires militaires, en comparaison, par exemple, des États-Unis, où la chaîne de production ne s'arrête jamais, où la production de navires militaires...

M. Matthew Green: À l'échelle, comment nous comparons-nous en matière de production? Il faut encore une fois tenir compte des capacités. À mon avis, il est clair que, même si nous investissons ces 80 milliards de dollars, quand nous nous comparons à des pays qui dépensent des billions de dollars, ce n'est qu'une goutte d'eau dans l'océan.

Pour ce qui est des menaces à notre souveraineté, notre souveraineté dépend-elle de ces navires?

M. Yves Giroux: Ce n'est pas à moi de répondre à cette question. Personnellement, je trouve que c'est une question intéressante, mais je vais devoir laisser des gens plus qualifiés et mieux renseignés que moi répondre, surtout des gens qui connaissent bien la doctrine militaire.

• (1700)

Le président: Merci.

La parole va à M. McCauley, pour cinq minutes.

M. Kelly McCauley (Edmonton-Ouest, PCC): Merci d'être avec nous, tout le monde.

Monsieur Giroux, vous avez dit que vous n'êtes pas un spécialiste en approvisionnement gouvernemental; j'irais jusqu'à dire que le gouvernement lui-même n'est pas un spécialiste en approvisionnement gouvernemental.

Je suis curieux, à combien s'élèvent les coûts irrécupérables jusqu'ici?

M. Yves Giroux: C'est une question intéressante. Laissez-moi consulter mes notes. Nous avons reçu beaucoup d'information de la Défense nationale, mais, puisqu'une partie de l'information est commercialement sensible, il y a certains types de renseignements et de données que je ne peux pas divulguer publiquement. Le montant général des coûts irrécupérables jusqu'ici fait malheureusement partie de l'information commercialement sensible qui nous a été transmise par le ministère de la Défense nationale.

M. Kelly McCauley: À combien s'élève le dépassement des coûts, ou le coût supplémentaire dû aux retards, et à combien s'élèvent les coûts supplémentaires attribuables aux modifications apportées par la Défense nationale au poids ou à d'autres aspects?

M. Yves Giroux: De façon générale, avec un retard de deux ans de toute la production, nous prévoyons entre 4,4 et 4,8 milliards de dollars en coûts supplémentaires, mais, selon les données les plus récentes du ministère de la Défense nationale...

M. Kelly McCauley: Les retards jusqu'ici, pas les retards supplémentaires, parce que je me rappelle avoir entendu il y a deux ou trois ans au Comité qu'on prévoyait commencer les travaux en 2023. À l'époque, le ministre a même dit que les navires seraient à l'eau d'ici 2025, ce qui ne va manifestement pas arriver.

Dans quelle mesure ces coûts sont-ils attribuables aux retards continus depuis le jour un?

M. Yves Giroux: Avez-vous cette information, madame Malanik?

Mme Carleigh Malanik: Je n'ai malheureusement pas de chiffres précis à donner. Peut-être pourrions-nous vérifier et vous répondre plus tard. Je dirais que cela équivaut, de façon générale, aux coûts pour un an et pour deux ans de retard, parce que c'est environ les retards dont il a été question, concrètement.

Pour ce qui est de l'augmentation du poids léger, cela a effectivement augmenté le coût, mais, encore une fois, je n'ai pas de chiffres exacts à vous donner.

M. Kelly McCauley: Avez-vous établi les coûts en fonction de la date où les navires seraient à l'eau, ou est-ce en fonction de la livraison avant la mise en service, ce qui pourrait bien sûr prendre une année ou deux de plus?

M. Yves Giroux: C'est fondé sur la livraison à la Marine royale canadienne de navires prêts à l'utilisation, d'après ce que je sais.

M. Kelly McCauley: J'aimerais donner suite à ce que M. Green disait à propos de la différence entre notre prix et leur prix et les taxes. Le poids a aussi été mentionné. La Défense nationale dit que son estimation des coûts est toujours valide, mais que la question du poids est toujours en suspens.

Y a-t-il un désaccord quant au poids léger de 7 800 que vous utilisez? Est-ce qu'un autre poids est utilisé, ou est-ce qu'on projette qu'il sera identique au vôtre, et que c'est votre estimation des coûts qui n'est pas juste?

M. Yves Giroux: Le poids léger que nous utilisons provient de l'information fournie par la Défense nationale. Nous ne l'avons pas inventé. Le poids léger provient de...

M. Kelly McCauley: Vous utilisez le même poids léger, mais le ministère de la Défense nationale dit que votre interprétation des coûts supplémentaires liés au poids léger n'est pas la même que la sienne.

M. Yves Giroux: J'espère...

M. Kelly McCauley: C'est intéressant, parce que la Défense nationale m'a dit, il y a des années, qu'elle tenait déjà compte des coûts plus élevés associés à l'augmentation du poids, mais maintenant, on nous dit que le poids supérieur n'entraînera pas une augmentation des coûts.

M. Yves Giroux: C'est un mystère pour moi. Comme contribuable, j'espère que son estimation des coûts finira par être la bonne, mais je suis assez convaincu que notre estimation, celle de 77 milliards de dollars, est correcte et exacte.

M. Kelly McCauley: D'accord. Les coûts liés au cycle de vie — les coûts d'exploitation et de soutien — vont être de 250 à 300 milliards de dollars. Dans quelle mesure ces coûts sont-ils en harmonie avec la stratégie « Protection, Sécurité, Engagement », ou comment se comparent-ils à ce que nous avons mis de côté pour les coûts d'exploitation et de soutien pour l'ensemble de nos forces armées?

M. Yves Giroux: Je n'ai pas vérifié les coûts d'exploitation et d'entretien pour les navires de combat de surface, mais c'est vrai qu'ils représentent une part importante des dépenses. Ils dépasseront très probablement les coûts d'acquisition. Je n'ai pas les chiffres à portée de main sur ce que cela représente par rapport à l'ensemble du budget de la défense, malheureusement.

• (1705)

Le président: Merci, monsieur Giroux, et merci, monsieur McCauley.

La parole va maintenant à M. Jowhari pour cinq minutes.

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

Encore une fois, monsieur Giroux, bienvenue à vous et à vos collègues.

J'aimerais vraiment que nous parlions davantage du modèle hybride et examiner en détail trois questions: la cohérence du modèle avec la stratégie globale; le facteur des économies d'échelle et les coûts totaux que nous devons assumer à long terme pour la propriété de ces navires; et, enfin, le renforcement des capacités.

Commençons par la question de la cohérence. Selon vous, le modèle hybride proposé ou étudié s'aligne-t-il vraiment sur la stratégie de la Défense nationale, qu'elle a présentée dans sa Stratégie nationale de construction navale?

M. Yves Giroux: C'est une question à laquelle, vraiment, le MDN serait probablement mieux placé pour répondre, même si je peux probablement deviner ce que serait sa réponse. Je dirais que la Marine royale du Royaume-Uni envisage quelque chose qui ressemble à un modèle hybride, où elle aura quelques modèles de type 26 et aussi quelques frégates plus petites, de type 31e, principalement en raison de préoccupations liées au coût, selon ce que je comprends.

M. Majid Jowhari: Merci.

Parlons un peu des économies d'échelle. Croyez-vous que, à mesure que nous construirons davantage de navires de modèle de type 26, le coût réel du navire diminuera et que, en n'en construisant que trois, puis en adoptant ce modèle hybride, les coûts généraux seront plus grands? Avez-vous tenu compte des économies d'échelle lorsque vous avez établi votre modèle de coûts pour les navires de type 26?

M. Yves Giroux: C'est un bon point. Nous avons entièrement pris en considération les économies d'échelle et l'augmentation de la productivité à mesure que le chantier naval acquiert une plus grande expérience et que la marine acquiert une plus grande expérience avec ces navires.

Si nous décidons d'aller de l'avant avec la flotte complète de 15 navires de type 26, le coût présenté dans notre rapport tient compte des économies d'échelle. Le fait de choisir 15 FREMM ou 15 navires de type 31e tient compte des économies d'échelle, et c'est la même chose avec la flotte hybride, où c'est trois modèles de type 26 et 12 FREMM ou 12 navires de type 31e. Tout cela tient compte du fait que nous avons des petites économies d'échelle pour le type 26, et nous devons partir de zéro dans l'autre conception, et nous faisons des économies d'échelle à mesure que le chantier naval devient plus apte à construire ces types de navires. Tout cela est pris en considération.

M. Majid Jowhari: Merci.

Je sais que vous venez de dire dans vos commentaires que vous n'avez pas examiné la situation à long terme et les coûts de fonctionnement totaux, mais comme j'ai déjà travaillé dans la gestion de programme, quand je regarde n'importe quel type de projet, j'examine la situation à long terme. À votre avis, quels seraient les coûts de la propriété d'une flotte de type hybride plutôt que d'une flotte d'un type en particulier?

M. Yves Giroux: C'est sûr que le fait d'avoir deux ensembles de pièces de rechange à entretenir, comme quelqu'un me l'a fait remarquer il y a quelques jours, ajoute des frais sur les deux côtes. Cela dit, si vous choisissez un type de navire à faible coût, habituellement, les frais de fonctionnement et d'entretien sont aussi proportionnellement inférieurs, ce qui compenserait le coût additionnel lié au fait d'avoir deux types de navires dans la même flotte. Cela pourrait être le cas ou non. C'est quelque chose qui devrait être examiné plus en détail si on privilégiait une option par rapport aux autres.

M. Majid Jowhari: Ayant tiré des leçons de la COVID-19, de la fabrication des vaccins et de ce qui s'est produit au cours des 10 dernières années, nous suggèreriez-vous de nous pencher sur un autre aspect de ce projet, étant donné que nous renforçons la capacité à l'interne du point de vue stratégique à long terme, pour que nous ne nous retrouvions pas dans la même position que celle où nous étions avec la fabrication d'un vaccin contre la COVID-19?

M. Yves Giroux: C'est une très bonne question. Je crois que c'est un point central de la Stratégie nationale de construction navale. Comme je l'ai dit plus tôt concernant d'autres aspects, c'est une décision que doivent prendre des esprits plus éclairés que le mien. Il revient à des gens comme vous, élus par des Canadiens, de faire ces compromis, mais je suis d'accord avec vous. C'est un point très important à prendre en considération.

• (1710)

M. Majid Jowhari: Pour terminer, j'aimerais vous poser la question suivante.

Quelles sont les répercussions économiques sur l'emploi si nous prenons le modèle hybride et confions en sous-traitance certains de ces navires à d'autres pays?

M. Yves Giroux: Dans tous les scénarios de notre rapport, les navires seraient construits au Canada, et il n'y a donc aucun scénario où les navires seraient construits à l'étranger. Tous les navires seraient construits au Canada, même dans un scénario hybride.

Le président: Merci.

Monsieur Bezan, vous avez cinq minutes.

M. James Bezan: Merci, monsieur le président.

Nous avons parlé de la gestion du contrat pour les navires de combat et avons fait allusion à la structure de gouvernance. Nous avons vu de nombreux retards dans la construction du navire de combat. Maintenant, vous dites qu'il faudra peut-être attendre sept ans avant de mettre le premier navire à l'eau. Je pense que c'est quelque chose qui préoccupe tout le monde.

Nous avons ce qu'étaient les capacités et le processus de réflexion originaux concernant le navire de combat. Ce devait être un navire de 5 400 tonnes, et nous sommes maintenant rendus jusqu'à 7 800 tonnes.

À quel point le changement au fil du temps de la gouvernance et de la cible mobile dans cet énoncé des besoins ont-ils contribué à l'escalade des coûts, et comment pouvons nous régler le problème pour éviter que ces coûts continuent d'augmenter dans l'avenir?

M. Yves Giroux: La réponse courte, c'est que je ne sais pas à quel point la gouvernance a contribué à cela; cependant, le fait de choisir un navire qui n'a encore été construit nulle part augmente le risque. C'est probablement un aspect important. Choisir un modèle sur papier plutôt que choisir un autre type de navire qui a déjà été construit et pour lequel les coûts étaient connus, dans une certaine mesure, aurait probablement réduit les risques en partie, mais pas complètement. Tout dépend des spécifications prévues par la Marine royale canadienne et de la personnalisation qu'on aurait faite de cet autre navire.

En ce qui a trait à la gouvernance, ce sera une très bonne question à faire examiner par des spécialistes, notamment le vérificateur général. Comme vous, je m'inquiète de l'augmentation des coûts de ce type d'approvisionnement, parce que nous parlons de dizaines de milliards de dollars d'augmentation, et rien ne semble le justifier clairement, à tout le moins rien qui me semble évident pour expliquer ces augmentations de coûts.

M. James Bezan: Que l'augmentation de ces coûts soit attribuable à une mauvaise gestion du gouvernement libéral ou à des retards continus et à des cibles mouvantes, vous ne pouvez pas savoir à quel point chaque type d'indécision a créé une augmentation de coûts en raison des retards ou des changements de conception. Il y a toute une question liée au coût du cycle de vie que vous n'avez même pas examinée. On ne vous a pas demandé de le faire, je le sais, mais quand nous commençons à examiner les coûts du cycle de vie, ils seront probablement exponentiels lorsque le contribuable sera touché par le projet de loi.

M. Yves Giroux: Je ne peux pas du tout parler de mauvaise gestion. Je peux parler de mauvais alignement des incitatifs. Vous demandez à des gens qui ne seront pas responsables de payer ce qu'ils veulent. Bien sûr, ils veulent ce qu'il y a de mieux pour eux-mêmes et pour les générations à venir, mais les gens qui doivent prendre les décisions ne sont pas des experts dans ce domaine particulier et ils n'ont pas une idée claire des coûts de cette option ou des autres options.

Les alignements concernant les incitatifs ne sont pas parfaits. C'est le moins qu'on puisse dire.

M. James Bezan: À mesure que nous progressons, je tiens à m'assurer que nous donnons à la marine ce dont elle a besoin — pas nécessairement ce qu'elle veut, mais ce dont elle a besoin. En raison de la taille et de l'ampleur de notre marine, nous n'obtiendrons pas les mêmes économies d'échelle que les Américains, par exemple. Combien d'Arleigh Burke ont-ils construits? C'était dans les années 1950 ou après, je crois. Ils réalisent des économies d'échelle avec tous leurs navires et s'équipent en ce moment pour avoir une marine comptant plus de 330 navires.

Puis, nous devons aussi examiner nos adversaires. Nous savons que les Russes ont vraiment augmenté les capacités de leur marine au cours des dernières années, tout particulièrement celles de leur flotte sous-marine. Ensuite, vous regardez ce qui se passe avec la Chine continentale et la marine de l'Armée populaire de libération. La menace posée par l'environnement s'est intensifiée, et nous devons avoir la capacité d'y faire face sur les côtes Est et Ouest, sans penser à l'Arctique. À tout le moins, nous envoyons les navires de patrouille extracôtiers et arctiques là-bas.

Quelles choses recommanderiez-vous? Je sais que vous avez proposé trois options.

J'ai regardé une option, celle où vous construisez les trois premiers navires de combat, puis vous passez à la conception de la FREMM. La différence n'est même pas de 7 milliards de dollars. Cela pourrait être facilement dépensé juste par la canadienisation de la FREMM et la tentative pour faire équivaloir les capacités des navires de combat à celles des FREMM.

Avez-vous effectué ce type d'analyse, et comment rendons-nous le navire de combat davantage comparable à la FREMM avec les capacités à bord?

• (1715)

M. Yves Giroux: Malheureusement, je n'ai pas le mandat d'examiner la différence au chapitre des capacités et je ne possède pas l'expertise nécessaire. Même si Carleigh et Chris sont très intelligents, nous n'avons pas cette capacité. Je dirais toutefois que, à 77 milliards de dollars pour 15 navires de combat canadiens, je crains que la marine obtienne peut-être ces 15 navires, mais qu'elle doive renoncer à d'autres types de navires qui seraient profitables pour la défense du Canada au même prix.

Par exemple, pour 77 milliards de dollars, nous obtenons 15 navires dans le cadre du programme d'approvisionnement actuel. Il y a peut-être un moyen d'obtenir des navires plus petits ou différents, mais pour le même prix, on aurait des sous-marins ou d'autres types de navires qui seraient profitables pour la marine et pour la souveraineté du Canada.

Cependant, je ne peux pas me prononcer sur cette question et sur la combinaison de ces navires différents, parce que je n'ai pas l'expertise nécessaire en doctrine et en besoins militaires. Ce sont toujours les types de questions qui méritent d'être posées.

Le président: Merci, monsieur Giroux, et merci, monsieur Bezan.

Nous allons passer à M. Weiler, pour cinq minutes.

M. Patrick Weiler (West Vancouver—Sunshine Coast—Sea to Sky Country, Lib.): Merci, monsieur le président.

J'aimerais aussi remercier M. Giroux et les autres témoins estimés qui prennent part à la réunion du Comité aujourd'hui.

J'aimerais aborder certains aspects qui ont été soulevés dans le rapport de l'Association navale du Canada qui a été présenté dans le cadre de l'étude.

Elle mentionne que:

Dans son étude de 2017 sur le sujet, PricewaterhouseCoopers... a conclu que les avantages économiques et fiscaux locaux permettraient au Canada de construire le NCC pour 13 % de moins que le prix auquel il avait été commandé par un chantier européen. Ce qu'il explique est clair. Même si le besoin de réoutiller l'industrie de la construction navale canadienne peut créer des inefficacités et augmenter les coûts à court et à moyen terme, les avantages économiques et fiscaux totaux indemnifient le gouvernement pour cette prime. Irving Shipbuilding, par exemple, calcule que le tiers de ses frais de main-d'œuvre retourne aux gouvernements fédéral et provinciaux en impôt sur les salaires seuls.

Je crois que vous avez un peu parlé de ces efficacités lorsque vous avez mentionné que, après la construction du quatrième navire, nous devrions commencer à en voir apparaître certaines.

Elle a aussi dit que:

... la complexité qui sous-tend la valeur économique et stratégique de la construction navale est beaucoup plus grande que ce que de simples comparaisons de coûts ont tendance à produire.

Elle ajoute que:

La... justification concernant la SNCN était de faire en sorte que les dollars consacrés à la défense retomberaient dans l'économie canadienne.

J'en parle, parce que les opérations de Seaspan s'effectuent juste à l'extérieur de ma circonscription. J'ai de nombreux électeurs qui travaillent là-bas, et même s'ils ne participent pas à la fourniture ou à la production de navires de combat canadiens, Seaspan est un bénéficiaire clé de la SNCN et il fournit plusieurs navires dans le cadre de cette stratégie.

Dans votre rapport, vous mentionniez qu'il y a plusieurs coûts que vous ne pouvez pas ou que vous choisissez de ne pas prendre en considération. Étant donné que le programme des navires de combat canadiens a été conçu en partie pour créer une industrie de fabrication au Canada pour la construction navale canadienne future, avez-vous tenu compte des pertes pour les économies locales et de l'approvisionnement futur si la création d'un secteur de construction navale au Canada n'était pas élargie?

M. Yves Giroux: C'est un aspect intéressant. Dans tous les scénarios de notre rapport, tous les navires seraient effectivement construits au Canada. La perte de l'expertise canadienne ou d'aspects stratégiques ne serait pas très différente, parce que les navires seraient tous construits au pays. Ce que nous avons examiné, c'était la différence de coût des différentes conceptions qui auraient été choisies ou pourraient être choisies si nous devions par exemple opter pour un modèle hybride.

En ce qui concerne l'objectif stratégique qui consiste à disposer d'une capacité de construction navale canadienne, cela dépasse la portée du rapport, et ce sont des aspects sur lesquels il est difficile d'apposer un prix, mais ce sont des considérations importantes pour les décideurs comme vous-mêmes, les membres du Comité. Encore une fois, nous n'avons pas abordé cette question dans le rapport. C'est important de garder à l'esprit que, peu importe le type de navires qui seraient choisis, dans notre rapport, nous partons de l'hypothèse qu'ils seraient tous construits au Canada. Nous n'avons pas songé à confier la construction en sous-traitance à d'autres pays ou à acheter des navires qui seraient construits à l'étranger.

• (1720)

M. Patrick Weiler: Merci de cette réponse.

Votre rapport tient-il compte des pertes économiques que les autres retards que vous décrivez auraient sur l'économie canadienne?

M. Yves Giroux: Non, la portée du rapport ne consistait pas à déterminer ou à quantifier les avantages économiques pour l'économie au sens large ni les pertes attribuables à un retard. Des coûts seraient engagés si nous devions annuler la construction de navires de type 26 et recommencer au début du processus concurrentiel, mais nous n'avons pas tenu compte du coût pour l'économie canadienne dans son ensemble d'un retard de quatre ans ou d'un changement entre des types de conceptions différents.

M. Patrick Weiler: Dans le rapport du vérificateur général, on dit que le gouvernement a pris des mesures pour réduire au minimum les activités de réduction prévues à Irving, entre autres mesures, en construisant deux navires de patrouille extracôtiers et de l'Arctique supplémentaires. Ces mesures ont été prises afin d'éviter des retards dans les navires de combat canadiens qui découleraient du fait que le chantier naval devrait rebâtir son effectif, et on a estimé qu'elles permettraient de faire économiser 890 millions de dollars.

Ayant cela à l'esprit, serait-il juste de dire que des répercussions économiques seraient associées aux scénarios un et deux en raison d'interruptions possibles de la production?

M. Yves Giroux: Il est clair que, dans le cadre du scénario un, où nous cesserions toutes les activités liées aux navires de type 26 et commencerions le processus d'approvisionnement du début, il y aurait certainement des pertes. C'est pourquoi nous avons choisi une flotte hybride, où nous pourrions continuer la production des navires de type 26 et entretemps, pendant que les navires seraient construits, le gouvernement pourrait lancer un autre processus et choisir un type de navire différent afin de réduire au minimum les pertes pour le chantier naval et l'économie. C'est pourquoi nous avons choisi un modèle de flotte hybride.

M. Patrick Weiler: Merci, monsieur Giroux.

Le président: Madame Vignola, vous avez deux minutes et demie.

[Français]

Mme Julie Vignola: Je vous remercie beaucoup, monsieur le président.

Tout à l'heure, monsieur Giroux, vous disiez que votre scénario se concentrait sur les navires construits uniquement au Canada, comme c'est le cas actuellement.

Votre scénario se concentre-t-il également sur un seul chantier?

M. Yves Giroux: C'est une bonne question.

Je vais demander à Mme Malanik ou à M. Penney de m'aider là-dessus.

M. Christopher Penney: Oui, nous supposons que toutes les activités de construction se feraient au chantier Irving, à Halifax.

Mme Julie Vignola: À votre avis, les coûts seraient-ils différents si plus d'un chantier avait été mis à profit dans la construction des frégates de type 26?

M. Yves Giroux: C'est une bonne question.

Généralement, si les travaux de construction sont répartis dans plusieurs chantiers navals, il risque d'y avoir une perte de productivité. Par contre, le fait de spécialiser les activités des chantiers navals en question pourrait permettre de faire des économies

d'échelle, par exemple si chaque chantier s'occupe d'un aspect précis de la construction.

Cela dépendrait de la manière dont les travaux seraient répartis.

Mme Julie Vignola: La répartition des travaux en fonction de secteurs spécialisés, comme vous le suggérez, permettrait-elle d'économiser du temps également?

M. Yves Giroux: C'est fort possible. Une répartition des travaux dans plusieurs chantiers navals pourrait permettre d'accélérer des livraisons, bien que cela se ferait peut-être au détriment du coût. Tout dépend de la manière dont le travail est réparti, comme je le disais.

Mme Julie Vignola: Le chantier Davie a fait une remontée, en 2015, année où il a gagné le prix du meilleur chantier naval en Amérique du Nord.

Le fait d'avoir écarté ce chantier a-t-il actuellement des conséquences sur les prix?

M. Yves Giroux: Nous ne nous sommes pas penchés sur des scénarios où un autre chantier qu'Irving ou de multiples chantiers navals seraient mobilisés. C'est donc une question à laquelle je ne peux malheureusement pas répondre avec certitude.

• (1725)

Mme Julie Vignola: Je vous remercie beaucoup.

Tout à l'heure, mon collègue parlait de l'Association canadienne des industries marines et de la construction navale...

[Traduction]

Le président: Madame Vignola, je vous prie d'être très brève.

[Français]

Mme Julie Vignola: Oui, monsieur le président.

Il mentionnait que les navires de type 31e ne pourraient pas être utilisés pour effectuer des activités de combat jugées essentielles au Canada.

De quel combat parle-t-on?

Est-ce une question que vous avez soulevée?

M. Yves Giroux: Les capacités des navires de type 31e ne sont effectivement pas les mêmes que celles d'autres navires. Ce sont des navires conçus pour appuyer des navires plus gros, mais ce sont des bâtiments de guerre qui peuvent permettre de faire une bonne partie du travail. D'ailleurs, cela nous a été confirmé par la firme Odense Maritime, qui est le constructeur de certains de ces navires et qui est très enthousiaste.

Vous obtiendrez toutefois des réponses différentes à cette question selon la personne à qui vous la posez.

Mme Julie Vignola: Je vous remercie.

[Traduction]

Le président: Monsieur Green, vous avez deux minutes et demie.

M. Matthew Green: Le bureau du DPB a mentionné que, en 2017, la Marine royale du Royaume-Uni a attribué un contrat de 3,7 milliards de livres à BAE Systems pour la construction des trois premiers navires de type 26. Selon cette estimation, le contrat serait évalué à environ 31 milliards de dollars pour une flotte comptant 15 navires. Cette comparaison présuppose une relation linéaire entre le nombre de navires et le coût. Cela me semble assez élémentaire. Mais d'après ceci, vous avez dit que BAE Systems est « plus expérimenté » et « plus efficace et productif ».

Je n'irai pas par quatre chemins. Pourquoi le chantier naval Irving est-il moins efficace et productif que les chantiers navals de BAE Systems? A-t-on appliqué ces théories de la productivité à certains des autres candidats possibles à l'approvisionnement?

M. Yves Giroux: Tout d'abord, lorsqu'on examine les coûts d'autres constructeurs navals ou d'autres processus d'approvisionnement à l'étranger, nous devons nous assurer de comparer les mêmes coûts. Très souvent, ces autres coûts ne comprennent pas l'approvisionnement et le travail qui doit être réalisé avant que l'acier ne soit coupé. On a tendance à sous-estimer les coûts totaux. C'est un aspect important.

L'autre aspect, c'est que, puisque ces autres chantiers navals à l'étranger produisent un plus grand nombre de ces navires — je le dis de façon générale, et non précisément pour ce type de navire — ils peuvent avoir une plus grande productivité, ce qui n'est pas le cas au Canada.

C'est une réponse très rapide à la question.

M. Matthew Green: Je ne sais pas si c'est quelque chose sur quoi vous êtes tombé, mais savons-nous quelle était la rentabilité d'Irving l'an dernier?

M. Yves Giroux: Je l'ignore.

M. Matthew Green: Quelle est la taille et l'envergure d'Irving par rapport aux autres entreprises de construction navale?

M. Yves Giroux: Je ne le sais pas. Je n'ai pas cette information à brûle-pourpoint. Nous pourrions vous revenir à ce sujet, toutefois.

M. Matthew Green: C'est juste la portée et l'envergure avec lesquelles ces dépassements de coûts excèdent largement ce qui semble être raisonnable et ce qui semble être de l'ordre du compréhensible.

Encore une fois, je vais juste rappeler en guise de commentaire, et ce n'est pas pour que vous vous prononciez à ce sujet, que l'idée qu'ils ne paieraient pas d'impôts constitue tout simplement une omission fondamentale et flagrante. Vous avez parlé de mesures incitatives. Je crois que, au Comité, nous devons trouver des recommandations pour favoriser de meilleurs systèmes, qui prévoient une reddition de comptes à l'égard de l'approvisionnement, de nos dépenses militaires, ce qui, bien franchement, semble être tout à fait hors de contrôle dans un projet comme celui-là.

Je crois que mon temps est écoulé. Je vais terminer sur ce commentaire et j'espère que nous pourrions trouver quelques solutions productives.

Le président: Merci, monsieur Green.

Monsieur Paul-Hus, vous avez cinq minutes.

[Français]

M. Pierre Paul-Hus: Je vous remercie, monsieur le président.

Monsieur Giroux, vous avez mentionné que le ministère de la Défense nationale devait revoir les coûts associés au projet.

Ne pensez-vous pas qu'il a déjà fait ces estimations, mais qu'il attend avant de les publier parce que les chiffres sont plus élevés que ce que vous nous avez présenté?

M. Yves Giroux: C'est une hypothèse qui se défend. Malheureusement, rien ne me permet de la confirmer ou de l'infirmer. Je me fie à la bonne foi des hauts fonctionnaires et des hauts gradés du ministère de la Défense nationale.

M. Pierre Paul-Hus: Je vous remercie, monsieur Giroux.

Monsieur le président, depuis le début, je prête une oreille attentive aux questions ayant trait au coût des navires de combat canadiens ainsi qu'aux réponses données par le directeur parlementaire du budget. J'ai également en main le rapport sur les résultats ministériels 2019-2020 de Services publics et Approvisionnement Canada. On y fait souvent mention des dépenses engagées concernant la construction navale. Selon ce qui m'a été dit, la ministre n'est pas en mesure de venir témoigner avant l'échéance relative au budget supplémentaire des dépenses (C). Le directeur parlementaire du budget nous parle de milliards de dollars de dépenses, et cela concerne directement la ministre. Nous aurions des questions à lui poser à ce sujet.

J'aimerais déposer une motion qui est directement liée au sujet dont nous discutons aujourd'hui. Elle est ainsi rédigée:

Que le président du Comité écrive à la ministre de Services publics et Approvisionnement Canada au nom des membres du Comité pour lui faire part de leurs sérieuses préoccupations en lien avec son manque de disponibilité pour comparaître devant ce comité et répondre à leurs questions liées aux approvisionnements, incluant celles portant sur les navires de combat canadiens durant l'étude du budget supplémentaire des dépenses (C).

• (1730)

[Traduction]

Le président: Merci, monsieur Paul-Hus.

Monsieur Paul-Hus a la parole et il a présenté une motion. Y a-t-il des interventions sur cette motion?

[Français]

M. Pierre Paul-Hus: Absolument.

[Traduction]

Le président: Monsieur Drouin, allez-y.

[Français]

M. Francis Drouin: Essentiellement, M. Paul-Hus demande que le Comité invite la ministre avant la présentation du budget supplémentaire des dépenses (C). Sa comparution serait en lien avec le rapport du directeur parlementaire du budget, est-ce bien cela?

M. Pierre Paul-Hus: Oui, c'est bien cela.

[Traduction]

Le président: Merci.

Je vois que M. MacKinnon est le suivant, puis ce sera à Mme Vignola, puis à M. Green.

[Français]

M. Steven MacKinnon: Nous n'avons pas reçu la version écrite de la motion. Si je comprends bien, mon collègue M. Paul-Hus dépose une motion afin d'inscrire à l'horaire la comparution de la ministre dans le cadre de l'étude sur la construction navale.

Je ne vois pas en quoi cette motion est liée à l'étude ou au travail que nous effectuons aujourd'hui.

M. Pierre Paul-Hus: Monsieur le président, j'aimerais prendre la parole.

[Traduction]

Le président: Monsieur Paul-Hus, allez-y s'il vous plaît.

[Français]

M. Pierre Paul-Hus: Je vous remercie, monsieur le président.

Au contraire, monsieur MacKinnon, cela est directement lié aux coûts astronomiques que l'on constate dans le dossier des navires de combat. Dans le budget supplémentaire des dépenses (C), il y a des liens relatifs au budget qui relève de la ministre. Cependant, nous ne sommes jamais capables de lui poser des questions. Par cette motion, nous demandons tout simplement que le président écrive à la ministre pour lui demander de venir témoigner devant notre comité.

Cela fait plusieurs mois que la ministre Anand ne se préoccupe pas des activités du Comité, de son comité. Nous aimerions donc que le président lui envoie une lettre pour lui demander gentiment de venir témoigner devant le Comité. Nous ne l'avons pas vue depuis longtemps et nous nous ennuyons d'elle. Nous avons plusieurs questions à lui poser.

M. Steven MacKinnon: D'une part, je ne vois pas le lien entre la motion et le travail que nous faisons aujourd'hui. D'autre part, mon collègue a parlé de coûts astronomiques. Ce sont des coûts que les conservateurs avaient estimés, comme vient de le mentionner le directeur du budget parlementaire, à 26 milliards de dollars. À mon avis, le député est sur une pente glissante pour ce qui est des coûts.

Enfin, je crois comprendre que nous sommes en train d'inscrire à l'horaire une rencontre avec la ministre dans le cadre de l'étude du budget supplémentaire. Je ne vois donc pas l'utilité de cette motion. Je me demande encore une fois quel est le lien entre le travail que nous faisons aujourd'hui et le fait d'inviter la ministre pour qu'elle donne des justifications relativement aux dépenses dans le cadre d'une étude sur la construction navale.

M. Pierre Paul-Hus: Monsieur le président...

[Traduction]

Le président: Merci.

Lorsque je regarde la motion devant moi, la question concerne le fait d'écrire une lettre à la ministre pour lui demander d'assister à la réunion abordant des questions liées au Budget supplémentaire des dépenses (C).

Lorsque nous examinons le Budget supplémentaire des dépenses (C), nous voyons que les navires de combat canadiens en font partie. Par conséquent, j'estime que c'est lié. Ainsi, je déclare que c'est recevable.

• (1735)

M. Steven MacKinnon: Sur ce, j'aimerais poliment suggérer, monsieur le président, que vous vous tourniez simplement vers le greffier et lui demandiez si les choses se déroulent bien par rapport à l'établissement de l'horaire de la ministre concernant sa comparution au sujet du Budget supplémentaire des dépenses (C); je pense qu'ainsi nous pourrions éviter beaucoup d'absurdités.

Le président: En ce qui concerne la ministre, je peux vous dire que nous avons tenté de la faire venir. Nous avons abordé la ques-

tion dans des réunions précédentes. Monsieur MacKinnon, il y a de cela un certain nombre de réunions, nous avons parlé de l'idée d'envoyer une lettre à la ministre. Vous avez alors dit que vous examinerez, du mieux que vous le pouvez, le fait de demander à la ministre d'y assister.

Nos discussions avec la ministre sont telles qu'elle devrait être présente à une certaine date. Nous avons demandé si elle pouvait se présenter lorsque nous ne siégeons pas, et elle ne le pouvait pas, donc si j'ai bien compris la lettre, elle vise à mettre cette question par écrit.

Cela dit, peut-être que l'analyste aimerait formuler un commentaire.

Mme Raphaëlle Deraspe (attachée de recherche auprès du Comité): Merci, monsieur le président.

Comme les membres se le rappelleront, ils ont accepté d'étudier le Budget supplémentaire des dépenses (C) avec les rapports sur les résultats ministériels, dont certains éléments sont liés à la Stratégie nationale de construction navale.

Le président: Merci, madame Deraspe.

Nous allons maintenant passer à Mme Vignola.

[Français]

Mme Julie Vignola: Je sais que la ministre, comme tous les ministres, est très occupée. Néanmoins, je pense qu'il est important que nous puissions lui parler pour qu'elle fasse la lumière sur certains sujets liés au budget supplémentaire des dépenses (C).

On va probablement me répondre de demander à nos collègues de ne plus l'inviter à leur comité. Cependant, nous sommes dans une démocratie. Le rôle de chaque député, au-delà de son parti, est de comprendre où va l'argent des contribuables, l'argent que l'on perçoit au moyen des taxes. Pour ce faire, c'est important de pouvoir poser des questions aux personnes responsables, peu importe le parti.

[Traduction]

Le président: Merci, madame Vignola.

Monsieur Green, j'ai vu que vous aviez la main levée. Elle s'est baissée pendant une seconde. Je vois aussi M. Drouin, mais j'irai avec vous en premier, monsieur Green.

M. Matthew Green: En toute intégrité, je vous avouerai que j'ai changé d'idée et que je l'ai relevée, donc je vais céder la parole à M. Drouin. Ce n'était pas un problème technique. J'ai changé d'idée, donc je me remettrai sur la liste des intervenants après M. Drouin.

Mais je vous remercie.

Le président: Monsieur Drouin, allez-y.

M. Francis Drouin: Monsieur le président, je me demande, par votre entremise ou celle du greffier, si nous avons d'autres renseignements concernant le fait de savoir si la ministre peut se présenter avant la date qu'elle a — je le présume — communiquée au greffier.

Je suis d'accord avec mon collègue, M. MacKinnon: nous faisons du surplace ici. Nous pouvons rédiger une autre lettre, mais je suppose que la réponse sera la même.

À ce sujet, rien n'empêche les membres de poser des questions concernant le Budget supplémentaire des dépenses (C) à la date que la ministre a fournie pour la réunion particulière du Comité. Nous siégeons uniquement pendant deux semaines en mars, et je crois que c'est le problème. Si nous siégeons pendant quatre semaines, ce serait beaucoup plus facile de trouver du temps dans l'horaire.

Nous allons envoyer une lettre, c'est ça l'idée. Je présume que nous recevrons la même réponse, mais si c'est ce que le Comité veut faire, cela me va. Cependant, je m'opposerais à notre stratégie.

Le président: Merci, monsieur Drouin.

Monsieur Green, à vous.

M. Matthew Green: Je vais reprendre là où mon ami s'est arrêté.

Je pense que si le Comité veut que nous mettions les choses sur papier, et si la ministre continue de ne pas se rendre disponible, alors nous en prendrons dûment note. Je pense que, quand un comité convoque un témoin, qui que ce soit, il incombe... Si le Comité souhaite aller dans cette direction, le fait que la ministre le traite comme un inconvénient administratif ou un problème d'horaire n'est pas vraiment notre problème, à vrai dire.

Je suis prêt à voter sur cette motion. S'il est vrai que la ministre ne peut trouver le temps de se présenter au Comité dont elle est responsable, sur cette question particulière, ainsi soit-il.

• (1740)

Le président: Merci, monsieur Green.

Monsieur Paul-Hus, je crois que vous étiez le dernier à avoir levé la main.

[Français]

M. Pierre Paul-Hus: Je vous remercie, monsieur le président.

Comme je l'ai mentionné plus tôt, il y a très clairement suffisamment d'éléments qui sont liés au sujet dont nous discutons aujourd'hui. Le directeur parlementaire du budget a fait un excellent rapport. Il y a eu beaucoup de questions concernant la construction navale et sur les liens avec le rapport sur les résultats ministériels 2019-2020 de Services publics et Approvisionnement Canada, où l'on fait mention des coûts relatifs à la construction navale.

Encore une fois, la ministre n'avait pas trouvé le temps de venir témoigner devant le Comité pour répondre aux questions sur ce rapport. Il s'agit tout simplement d'inviter gentiment la ministre. M. MacKinnon, en tant que secrétaire parlementaire de la ministre, aime parler au nom de celle-ci. Il n'en demeure pas moins que la ministre, c'est elle. Nous aimerions donc qu'elle comparaisse devant nous pour répondre à nos questions, tout simplement.

[Traduction]

Le président: Merci, monsieur Paul-Hus.

Je vois que la main de Mme MacKinnon est levée.

[Français]

M. Steven MacKinnon: Effectivement, c'est elle la ministre et elle a déjà notamment fait preuve de sa disponibilité. Son bureau est justement en train de planifier son passage devant le Comité. Nous avons tous hâte d'entendre ce qu'elle aura à nous dire.

Je tiens à assurer à M. Paul-Hus et à l'ensemble de mes collègues du Comité que la ministre maîtrise très bien ses dossiers. Les députés devront donc faire leurs devoirs.

À mon avis, nous devrions simplement passer au vote.

Personnellement, je vais m'opposer à cette motion inutile, dilatoire, qui ne vise qu'à causer un petit embarras à la ministre. Je vais m'opposer à la motion parce que la ministre a fait preuve d'une grande disponibilité, qu'il s'agisse de notre comité ou des autres comités de la Chambre. Elle nous renseignera sur les dépenses supplémentaires avec grand plaisir.

[Traduction]

Le président: Je vous remercie tous pour vos commentaires.

Puisque je ne vois plus de mains levées, je demande à toutes les personnes en faveur de la motion de lever la main.

Le greffier du Comité (M. Paul Cardegna): Monsieur le président, conformément à l'ordre adopté par la Chambre en janvier, si une motion n'est pas adoptée à l'unanimité ou avec dissidence, il faut procéder à un vote par appel nominal. Voulez-vous que je procède à l'appel?

Le président: Oui, allez-y.

M. Han Dong (Don Valley-Nord, Lib.): Monsieur le président, puis-je dire quelque chose concernant la motion?

Le président: Nous procédons actuellement au vote, donc je vais décider que non, monsieur Dong.

M. Han Dong: La seule raison pour laquelle je demande une minute pour expliquer pourquoi je votais de cette façon, c'est que je ne m'attendais pas à ce que nous nous prononcions sur cette question particulière. Je ne suis pas un membre permanent du Comité, donc je vous demande de faire preuve d'indulgence et de me donner une minute pour en parler et m'expliquer.

Le président: Monsieur Dong, vous n'avez pas à voter ici. Seuls les députés peuvent le faire.

M. Han Dong: D'accord.

Le président: Monsieur le greffier.

M. Han Dong: J'invoque le Règlement, monsieur le président.

Je crois savoir que je remplace M. Irek Kusmierczyk, qui est un membre permanent.

• (1745)

Le président: Je suis désolé, monsieur Dong. J'avais l'impression que M. Fragiskatos était cette personne, donc je m'excuse.

Le greffier: Monsieur le président, je suis désolé. Je n'ai pas été informé d'un remplacement aujourd'hui au sein du Parti libéral. Je ne sais pas qui remplace M. Kusmierczyk. Je n'ai pas été avisé par le whip en chef du gouvernement et je crois comprendre que c'est le protocole à suivre conformément à l'ordre adopté par la Chambre.

Je sais que M. Fragiskatos est ici. Je sais que M. Han Dong est ici et que M. Bezan l'était aussi, mais le Parti libéral ne m'a pas fait savoir officiellement qui remplace réellement M. Kusmierczyk, c'est pourquoi je n'ai appelé ni M. Dong ni M. Fragiskatos.

J'apprécierais un peu de clarté s'il y a quelqu'un qui le remplace réellement, mais je n'en ai pas été informé.

Je crois que M. Fragiskatos aimerait intervenir, monsieur le président.

Le président: Allez-y, monsieur Fragiskatos.

M. Peter Fragiskatos (London-Centre-Nord, Lib.): Merci, monsieur le président.

Chers collègues, j'étais ici de 16 h 30 à 17 h 30 pour M. Kusmierczyk, sans me rendre compte que M. Dong était apparemment ici aussi pour M. Kusmierczyk. Je m'en remets au Comité. Je ne sais pas à quelle heure la motion a été présentée, mais, sur mon honneur, si c'était avant 17 h 30, j'étais ici et prêt à voter.

Le président: Nous allons suspendre la séance pour une seconde. Je dois parler avec le greffier.

• (1745) _____ (Pause) _____

• (1745)

Le président: Le greffier n'a pas été avisé d'un remplacement à ce point-ci et, par conséquent, ni M. Dong ni M. Fragiskatos n'ont le droit de voter en ce moment.

Cela dit, monsieur le greffier, je crois que vous avez procédé à l'appel nominal. Est-ce exact?

Le greffier: Oui, monsieur le président. J'ai fait l'appel de tous les membres qui sont présents.

(La motion est adoptée par 5 voix contre 4.)

Le président: Merci.

Monsieur Paul-Hus, votre temps est terminé.

Je tiens à remercier le directeur parlementaire du budget ainsi que son personnel de nous avoir épaulés pendant ce temps. Je leur en suis reconnaissant.

Nous allons terminer avec M. MacKinnon pour cinq autres minutes.

[Français]

M. Steven MacKinnon: Je vous remercie, monsieur le président.

Monsieur Giroux, je vous demande pardon, au nom de mes collègues conservateurs, pour ce petit spectacle.

À de nombreuses reprises aujourd'hui, vous avez fait allusion aux évaluations du ministère de la Défense nationale. Pour répondre à Mme Vignola, j'affirme qu'il y a des économies d'échelle à faire lorsque l'on construit un seul navire dans un chantier.

Conformément à la Stratégie nationale de construction navale du Canada, nous souhaitons d'ailleurs ouvrir un troisième chantier, et nous négocions actuellement avec le chantier Davie, de Lévis, à cette fin.

Votre rapport illustre bien le fait que les retards représentent des coûts. Si nous voulons bâtir de nouvelles capacités pour la Garde côtière canadienne ou pour la Marine, nous devons passer obligatoirement à la construction de navires sur plusieurs fronts, en mettant notamment à contribution les chantiers de Vancouver et d'Halifax. Il y aura aussi un troisième chantier, où nous souhaitons notamment construire des brise-glaces.

Pour revenir au navire en question, la Marine a estimé que le fait de combiner des capacités en un seul type de navire plutôt que d'en construire deux types représente la meilleure façon de faire des économies d'échelle. De plus, la polyvalence de tels navires permettrait au Canada de répondre à toutes sortes de besoins en effectuant des

missions liées, par exemple, à la prohibition de drogues, à la participation d'un engagement de l'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord, ou OTAN, à une patrouille ou encore à une mission humanitaire dans les Caraïbes ou ailleurs dans le monde. Un tel navire nous permettrait d'accomplir toutes ces missions tout en faisant des économies d'échelle.

Selon vous, est-ce une idée raisonnable que de combiner toutes ces capacités en un seul navire? On pourrait aussi faire des économies d'échelle en construisant une longue série de 15 navires semblables, sinon pareils.

• (1750)

M. Yves Giroux: Il est certain que le fait de construire un seul type de navire entraîne des économies d'échelle. Cela a été pris en compte dans notre rapport. En tenant compte des économies d'échelle liées à la construction des navires, nous arrivons à des estimations de coûts de 77 milliards de dollars. Si l'on avait une flotte hybride, on perdrait des économies d'échelle liées à la construction, et nous arriverions aux coûts mentionnés dans le rapport pour une flotte hybride.

Nous n'avons pas tenu compte des frais de fonctionnement et d'entretien associés à cette flotte de navires, peu importe le type de design choisi. Nous nous sommes concentrés sur les coûts de développement et d'acquisition.

M. Steven MacKinnon: L'hypothèse du ministère de la Défense nationale n'est donc pas déraisonnable. N'est-ce pas?

M. Yves Giroux: Le fait d'avoir un seul type de navire entraîne évidemment des économies d'échelle. Nous en avons tenu compte dans notre estimation de coûts en ce qui concerne la construction et l'acquisition. Toutefois, les coûts de fonctionnement et d'entretien ne font pas partie du rapport.

M. Steven MacKinnon: Avez-vous un commentaire à faire au sujet de l'affirmation de M. Paul-Hus voulant que ce projet entraîne des coûts faramineux?

Cette affirmation est quelque peu ironique, étant donné l'estimation antérieure de 26 milliards de dollars. Ne trouvez-vous pas?

M. Yves Giroux: Je n'ai rien à ajouter, mis à part le fait que les coûts sont considérablement plus élevés que ceux qui avaient été estimés au départ.

M. Steven MacKinnon: Les coûts sont-ils plus élevés ou ont-ils été réévalués à la hausse à la suite d'une évaluation erronée effectuée par des gouvernements du passé?

M. Yves Giroux: Je n'ai pas pris en compte les circonstances dans lesquelles les estimations initiales ont été faites. Je ne peux donc pas déterminer s'il s'agit d'estimations erronées ou si les estimations étaient exactes à ce moment, mais que les coûts ont augmenté à la suite de changements liés aux spécifications.

On sait que les caractéristiques exigées par la Marine royale canadienne ont évolué au fil du temps, mais je ne suis pas en mesure de revoir l'historique du projet et de faire une autopsie, si je peux m'exprimer ainsi, de l'évolution des coûts.

M. Steven MacKinnon: Toutefois, pour tous les projets examinés dans le cadre de la Stratégie nationale de construction navale, on a dû revoir à la hausse de façon systématique les estimations de coûts pour l'ensemble des navires. N'est-ce pas?

M. Yves Giroux: C'est certainement le cas en ce qui concerne les navires de combat et les navires de soutien ou de ravitaillement. Ce sont les deux études sur lesquelles je peux me prononcer, parce que j'étais en poste lors de leur réalisation.

● (1755)

M. Steven MacKinnon: C'est exact. Vos propos sont donc liés à votre expérience.

[Traduction]

Le président: Merci, monsieur MacKinnon.

Monsieur Giroux, j'aimerais vous remercier, ainsi que Mme Malanik et M. Penney, d'être venus, de nous soutenir et de nous donner des réponses succinctes et très instructives. Encore une fois, chaque fois que nous vous avons demandé de vous présenter, vous l'avez fait très volontiers et très rapidement. Merci beaucoup, nous vous en sommes reconnaissants.

Sur ce fait, je voudrais dire au Comité que nous allions tenir une réunion à huis clos, mais que nous ne pouvons pas le faire en raison de l'horaire. Malheureusement, les interprètes doivent assister à une autre réunion très bientôt.

Je vais demander au greffier de vous indiquer très rapidement notre programme pour les prochains jours. Vous savez que nous avons parlé de nous doter d'un calendrier — Mme Vignola l'avait demandé —, alors nous allons le mettre en place dès que possible.

Je peux vous dire qu'en ce qui concerne l'étude de Nuctech, nous devrions avoir une première ébauche de celle-ci, si tout va bien, au début du mois d'avril, de sorte que vous puissiez avoir la possibilité de l'examiner et que nous puissions ensuite y répondre.

Je vais laisser la parole au greffier pour qu'il vous explique brièvement en quoi consistent nos prochaines réunions.

Le greffier: Merci, monsieur le président.

Ce que nous avons prévu pour le moment, c'est que le mercredi 10 mars, le président du Conseil du Trésor comparaitra devant le Comité pour discuter du Budget supplémentaire des dépenses (C) et des plans ministériels également.

Pour notre prochaine séance du 22 mars, le président m'a demandé, dans le cadre de l'étude du Comité concernant la réponse du gouvernement à la pandémie de la COVID-19, d'inviter des membres de l'Agence de la santé publique du Canada et des hauts fonctionnaires de Services publics et Approvisionnement Canada pour discuter de la Réserve nationale stratégique d'urgence.

La ministre de Services publics et Approvisionnement Canada a accepté de comparaître devant le Comité le 24 mars. Comme je l'ai expliqué lors d'une réunion précédente, l'ordre de renvoi aura expiré pour ce qui est de l'étude du Budget supplémentaire des dépenses, mais le Comité peut encore entendre la ministre pour procéder à l'étude du sujet, s'il le souhaite.

La prochaine réunion aura lieu dans la semaine du 12 avril. Nous avons discuté avec le président de la possibilité d'examiner le rapport Nuctech à ce moment-là, car nous prévoyons que ce rapport sera distribué aux membres du Comité au début du mois d'avril. Nous espérons faire en sorte que les membres du Comité aient au moins une semaine pour l'examiner avant le début de l'examen.

Dans le cadre de l'étude du Comité sur la réponse du gouvernement à la pandémie de la COVID-19, la ministre de SPAC a accepté de comparaître pour discuter de questions qui s'y rapportent le

mercredi 14 avril. J'ai soulevé cette question avec le président, qui avait l'intention d'en discuter avec le Comité aujourd'hui.

C'est tout ce que je sais actuellement, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur le greffier.

Madame Vignola, avez-vous que question?

[Français]

Mme Julie Vignola: Oui, monsieur le président, je serai brève.

Puisque nous ne discuterons pas maintenant des motions déposées au dossier à huis clos, je me demandais quand nous allions le faire.

[Traduction]

Le président: Le greffier et moi allons examiner cette question pour mercredi prochain, en supposant que nous puissions respecter l'horaire. Nous prévoyons une séance à huis clos à la fin de cette réunion, si cela convient et si nous pouvons la coordonner.

C'est peut-être à ce moment-là que vous pourrez aborder ces questions, si vous le souhaitez.

[Français]

Mme Julie Vignola: Si nous sommes contraints de reporter la séance à huis clos pour discuter des motions, je suis préoccupée par le fait que nous pourrions nous trouver dans une espèce de spirale faisant en sorte que nous renvoyons aux calendes grecques des discussions sur les motions qui ont été déposées au dossier. Pourtant, ces conversations doivent avoir lieu.

● (1800)

[Traduction]

Le président: Il est possible de tenir ces discussions à huis clos ainsi que pendant les réunions publiques à tout moment, si c'est ce à quoi vous faites allusion.

Je suppose que vous vous préoccupez des motions qui ont pu être présentées à un moment précis. Est-ce exact, madame Vignola?

[Français]

Mme Julie Vignola: Cela a trait aux motions déposées au dossier numérique et dont j'aimerais discuter.

Est-ce que je peux ouvrir la discussion à leur sujet maintenant?

[Traduction]

Le président: Je regarde l'horloge, et le problème que vous avons en ce moment est la question du temps que cela peut prendre, mais, oui, vous pouvez présenter ces motions à n'importe quel moment, en tenant compte des contraintes de temps que vous avons.

M. Steven MacKinnon: J'invoque le Règlement, monsieur le président, et je vous invite à regarder l'horloge.

Le président: Certainement.

Nous avons un problème à relever, madame Vignola. Vous avez raison. À cause de nos votes, cela a été un peu un défi. Lorsque nous siégeons sans l'application de vote, nous retardons les choses et rations toutes les échéances pour nos réunions de comité et pour faire des choses à huis clos. Ce défi a disparu aujourd'hui. C'était bien d'avoir l'application de vote aujourd'hui, ce qui a définitivement accéléré les choses.

Nous espérons constater que nous serons en mesure de le faire. Le problème que nous avons, c'est que nos réunions ont lieu le lundi et le mercredi. Il semble que la plupart des votes ont lieu le lundi et le mercredi, juste au moment où nous tenons nos réunions, ce qui rend très difficile de traiter des questions qui nous sont soumises.

Monsieur Drouin, allez-y.

M. Francis Drouin: Si nous discutons des motions, nous sommes techniquement hors délai. Nous aurions dû passer à huis clos. Allons-nous mettre fin à cette réunion, ou allons-nous passer à huis clos pour discuter de ces motions?

Mme Vignola a eu amplement l'occasion de présenter ces motions, comme vous l'avez dit, pendant le temps qu'il lui était imparti. Tout député peut déposer une motion, moyennant 48 heures de préavis.

Je me demande simplement ce que nous faisons.

Le président: Les contraintes de temps vont nous empêcher d'aller beaucoup plus loin que les cinq prochaines minutes. Je propose que, le 22 mars, nous programmions les travaux du Comité, ce qui nous permettra de présenter des propositions comme celles de Mme Vignola.

Je vois des pouces en l'air pour cette proposition. Je ne vois personne secouer la tête.

Je vous remercie tous de votre présence aujourd'hui.

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>