



CHAMBRE DES COMMUNES  
HOUSE OF COMMONS  
CANADA

44<sup>e</sup> LÉGISLATURE, 1<sup>re</sup> SESSION

---

# Comité permanent des opérations gouvernementales et des prévisions budgétaires

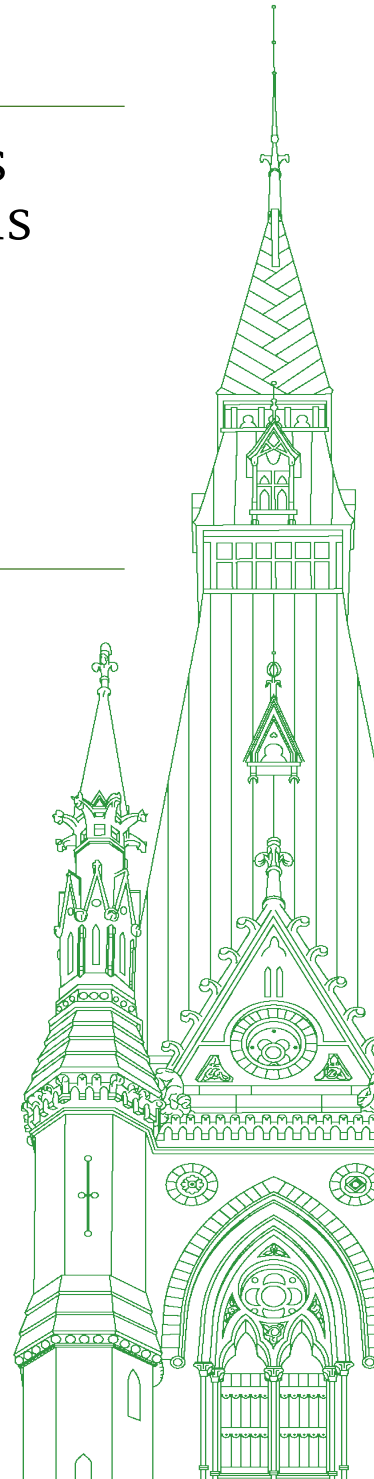
TÉMOIGNAGES

NUMÉRO 010

**PARTIE PUBLIQUE SEULEMENT - PUBLIC PART ONLY**

Le vendredi 25 mars 2022

---



Président : M. Robert Kitchen



# Comité permanent des opérations gouvernementales et des prévisions budgétaires

Le vendredi 25 mars 2022

• (1310)

[Traduction]

**Le président (M. Robert Kitchen (Souris—Moose Mountain, PCC)):** La séance est ouverte.

Je vous souhaite à tous la bienvenue à la 10<sup>e</sup> réunion du Comité permanent des opérations gouvernementales et des prévisions budgétaires de la Chambre des communes.

Nous poursuivons aujourd'hui notre étude de la Stratégie nationale de construction navale. Dans les 30 dernières minutes de la réunion, nous discuterons également des travaux du Comité.

La réunion d'aujourd'hui se déroule en format hybride conformément à un ordre de la Chambre du 25 novembre 2021. Des membres sont présents en personne, dans la salle, et d'autres sont à distance sur l'application Zoom.

En ce qui concerne la liste des intervenants, le greffier du Comité et moi ferons de notre mieux pour respecter l'ordre d'intervention de tous les membres, qu'ils participent virtuellement ou en personne.

Je souhaite profiter de cette occasion pour rappeler à tous les participants à cette réunion qu'il est interdit de prendre des photos de son écran.

Compte tenu de la situation actuelle sur le plan de la pandémie, et à la lumière des recommandations des autorités sanitaires ainsi que de la directive du Bureau de régie interne du 19 octobre 2021 visant à maintenir une ambiance de travail saine et sécuritaire, voici ce que nous recommandons:

Toute personne présentant des symptômes doit participer par Zoom et ne pas assister à la réunion en personne. Tout le monde doit respecter une distance physique de deux mètres, que l'on soit assis ou debout. Tout le monde doit porter un masque non médical pour circuler dans la pièce. Il est recommandé aux membres de porter leur masque en tout temps, même quand ils sont assis. Des masques non médicaux, qui sont moins encombrants que les masques en tissu, sont à votre disposition dans la salle, si vous en avez besoin.

Toutes les personnes présentes doivent maintenir une bonne hygiène des mains en utilisant le désinfectant pour mains offert à l'entrée. Les salles de comité sont nettoyées avant et après chaque réunion. À ce titre, nous encourageons tout le monde à nettoyer les surfaces comme les pupitres, les chaises et les microphones à l'aide des lingettes désinfectantes fournies, chaque fois que l'on s'installe ou avant de quitter la salle.

En ma qualité de président, j'entends faire respecter ces mesures pendant toute la durée de la réunion, et je remercie les députés pour leur coopération.

Je souhaite la bienvenue à nos témoins.

MM. Crosby et Page sont de retour cette semaine.

Vice-amiral Baines, je suis heureux de vous revoir.

Je crois que nous avons aussi M. Smith. Soyez les bienvenus, messieurs.

Je crois comprendre que vous vous êtes entendus sur l'ordre de présentation. Je vais donc demander au représentant de SPAC de commencer et il sera suivi de ceux du MDN et de la Garde côtière canadienne.

[Français]

**M. Simon Page (sous-ministre adjoint, Approvisionnement maritime et de défense, ministère des Travaux publics et des Services gouvernementaux):** Je vous remercie beaucoup, monsieur le président.

[Traduction]

Je m'appelle Simon Page et je suis sous-ministre adjoint, Direction générale de l'approvisionnement maritime et de défense à SPAC.

[Français]

Bonjour, monsieur le président et membres du Comité.

Je vous remercie de m'avoir invité à comparaître aujourd'hui pour discuter de la Stratégie nationale de construction navale, ou SNCN.

Il y a plus de 10 ans, le gouvernement du Canada a mis en place la SNCN en tant que plan canadien à long terme pour renouveler la flotte de la Marine royale canadienne et de la Garde côtière canadienne. En outre, cette stratégie contribue à la reconstruction d'une industrie maritime nationale et à la création d'emplois durables au pays.

Depuis son lancement, cinq grands navires et plusieurs petits navires ont été livrés à la Marine royale canadienne et à la Garde côtière canadienne. De plus, des douzaines de projets de réparation, de radoub et d'entretien ont été réalisés dans les chantiers navals canadiens.

[Traduction]

Entre 2012 et 2021, les contrats attribués dans le cadre de la SNCN ont contribué à hauteur de quelque 21,2 milliards de dollars au produit intérieur brut du Canada, pour une moyenne de près de 2 milliards de dollars par année. Au cours de la dernière décennie, ces contrats ont également créé ou maintenu plus de 18 000 emplois par an, par l'intermédiaire de l'industrie maritime et de ses fournisseurs canadiens.

Dans la dernière année, la construction et la conception de plusieurs navires se sont poursuivies. La livraison de navires terminés comprend les nouveaux bâtiments de recherche et sauvetage de la Garde côtière canadienne et un deuxième navire de patrouille extracôtier et de l'Arctique de la Marine royale canadienne.

Plusieurs contrats de réparation, de radoub et d'entretien ont également été octroyés au nom de la Garde côtière canadienne et de la Marine royale canadienne, générant des centaines d'emplois et d'importantes retombées économiques dans diverses communautés canadiennes. Nous avons également progressé dans le projet de sélection d'un troisième chantier naval pour la construction de brise-glaces destinés à la Garde côtière canadienne, conformément à la SNCN, et nous espérons avoir d'autres nouvelles à vous annoncer à ce propos dans les mois à venir. Toutes ces réalisations sont dignes de mention, Monsieur le Président, mais en dépit de ces succès, la SNCN fait encore face à des défis de taille.

Comme le souligne le rapport de la vérificatrice générale de 2021, la construction navale est une activité particulièrement complexe et exigeante.

[Français]

La livraison des navires est plus lente et plus coûteuse qu'il avait été prévu. Pendant les premières années de la Stratégie, l'expertise sur les chantiers navals et au sein du gouvernement était en cours de développement, puisque la nouvelle main-d'œuvre des chantiers navals modernisés construisait des classes de navires complètement inédites.

La situation a entraîné des défis persistants en ce qui a trait à la planification, à la gestion et à la surveillance des projets et des activités associées. Le Canada avait une expérience récente limitée dans la planification de projets de construction navale lorsque le calendrier de livraison et les budgets initiaux ont été établis, il y a plus de 10 ans.

Beaucoup de choses ont changé depuis, et les budgets préliminaires n'ont pas pleinement tenu compte des améliorations apportées aux exigences et aux plans de construction, des coûts d'inflation, des variations des taux de change, des taux de main-d'œuvre ou des coûts des matériaux, qui ont tous augmenté de manière considérable au cours de la dernière décennie.

[Traduction]

De surcroît, l'industrie navale a de la difficulté à attirer et à maintenir en poste la main-d'œuvre ainsi qu'à développer les compétences et les habiletés de ses ressources. Bien entendu, les industries font face à des défis supplémentaires en raison de la pandémie à l'échelle planétaire, et la construction navale canadienne ne fait pas exception à la règle. La COVID-19 a exercé une immense pression sur la main-d'œuvre, les pratiques de travail et les chaînes d'approvisionnement, entraînant une hausse des coûts des matériaux et des retards dans les projets de construction.

Bien que nous évaluons encore la portée des répercussions de la pandémie sur nos projets, nous prévoyons que des rajustements aux calendriers et aux budgets seront nécessaires.

Ce sont des problèmes sérieux auxquels de nombreuses industries doivent faire face aujourd'hui. Nous avons fait des progrès depuis l'instauration de la SNCN, mais nous savons que nous devons dès maintenant mettre en application les leçons tirées si nous voulons poursuivre les livraisons à l'avenir, particulièrement avec la persistance des défis mondiaux.

Je peux vous assurer que le gouvernement continue de travailler étroitement avec ses partenaires en construction navale pour y parvenir. Maintenant que les chantiers navals et le Canada ont acquis l'expérience nécessaire pour établir des calendriers plus réalistes, nous sommes en meilleure position pour affronter les difficultés émergentes et pour gérer les risques.

Pour pallier ces difficultés, nous avons apporté dans les dernières années d'importantes améliorations à la gestion de la Stratégie. Notamment, nous avons bonifié les outils et les processus de gestion du risque afin de prendre des décisions plus réfléchies. Nous travaillons activement avec les chantiers navals pour régler les problèmes liés au rendement global en utilisant des outils qui ont fait leurs preuves tels que la gestion de la valeur et la gestion active de registres des risques à l'aide d'un système de gouvernance rigoureux.

Nous travaillons avec le secteur maritime afin d'élaborer une stratégie en ressources humaines qui vise à soutenir l'industrie dans ses efforts continus de recrutement d'une main-d'œuvre talentueuse.

La Stratégie s'appuie sur la participation active du secteur maritime, y compris les gros chantiers maritimes, sur une compréhension commune des difficultés à surmonter et sur l'élaboration conjointe de solutions.

Nous savons que la Stratégie est une initiative qui s'échelonne sur des dizaines d'années et que des améliorations continues devront être apportées.

[Français]

Cela conclut mes remarques. Je serai heureux de répondre à vos questions.

Je vous remercie beaucoup de votre attention.

● (1315)

[Traduction]

**Le président:** Merci, monsieur Page.

Nous allons maintenant passer au MDN.

**M. Troy Crosby (sous-ministre adjoint, Groupe des matériels, ministère de la Défense nationale):** Monsieur le président, distingués membres du Comité, j'aimerais vous remercier de m'avoir invité à comparaître devant vous pour discuter de la Stratégie nationale de construction navale, reliée à la Défense nationale.

Je m'appelle Troy Crosby et suis sous-ministre adjoint, Matériel, au ministère de la Défense nationale.

[Français]

Il est de ma responsabilité de doter les Forces armées canadiennes et leurs membres d'équipement et de services sûrs et pertinents sur le plan opérationnel afin qu'ils puissent accomplir les missions qui leur sont confiées par le gouvernement du Canada.

Aujourd'hui, nous discutons de la Stratégie nationale de construction navale et de ce qu'elle signifie pour la restructuration et le soutien en service de la Marine royale canadienne.

[Traduction]

Je rappelle que la Stratégie de construction navale prévoit la livraison de six navires de patrouille extracôtiers et arctiques, de deux navires de soutien interarmées et de quinze navires de combat de surface canadiens à la Marine royale canadienne. Il s'agit d'une immense entreprise qui s'étend sur des décennies de travail et qui implique des milliards de dollars de l'argent des contribuables. À titre d'exemple, l'un des projets, qui concerne les navires de combat de surface canadiens, sera conçu et construit sur une période de trente ans et constituera l'épine dorsale de la Marine pendant plus de quatre décennies. On prévoit actuellement que la construction de ces 15 navires nécessitera quelque 60 millions d'heures-personnes de travail.

[Français]

Le domaine de la construction navale compte de nombreux acteurs. À l'interne, cela renvoie à des interdépendances avec des ministères tels que Services publics et Approvisionnement Canada de même qu'Innovation, Sciences et Développement économique Canada. Cela s'appuie sur un large éventail de politiques et de pouvoirs. À l'externe, cela désigne nos entrepreneurs principaux, leurs sous-traitants et une chaîne d'approvisionnement complexe.

[Traduction]

Vous avez entendu mon collègue de SPAC vous dire que nous avons fait des progrès considérables pour atteindre les objectifs de la Stratégie nationale de construction navale. Vous avez aussi entendu dire qu'il a fallu relever des défis importants, la pandémie mondiale n'étant que l'un d'entre eux.

La stratégie de construction navale vise spécifiquement à répondre aux exigences du ministère de la défense nationale.

[Français]

mon collègue, le commandant de la Marine royale canadienne, s'est dit satisfait de la performance à ce jour des deux navires de patrouille extracôtiers et de l'Arctique qui ont été livrés. La traversée historique du passage du Nord-Ouest, en faisant le tour de l'Amérique du Nord, est la preuve de la capacité que ce nouveau navire apporte à la souveraineté de l'Arctique.

• (1320)

[Traduction]

Les navires quatre, cinq et six de cette classe sont en cours de construction au chantier naval Irving de Halifax, et la coupe de l'acier sur le sixième navire est prévue plus tard cette année.

Les progrès très visibles de la construction du premier navire de soutien interarmées à Vancouver sont également les bienvenus. Le chantier naval de Vancouver prévoit de découpage des pièces en acier du deuxième navire de soutien interarmées dans les mois à venir.

Un travail important a également été accompli pour faire progresser la conception des navires de combat de surface canadien, l'objectif étant de terminer le découpage de l'acier d'ici 2024.

[Français]

Nous devons toutefois apporter des améliorations dans la mise en œuvre de la Stratégie nationale de construction navale et effectuer des investissements dans notre capacité collective, y compris l'industrie. Pour le dire simplement, les navires ne sont pas construits assez rapidement et, par conséquent, coûtent plus cher.

[Traduction]

Le récent rapport du DPB sur la SNRS a souligné la valeur temporelle de l'argent dans un projet de l'ampleur des navires de combat de surface canadien. Un an de retard sur le calendrier équivaut à une perte de pouvoir d'achat de 2,2 milliards de dollars. En même temps, nous devons garder à l'esprit le coût et la capacité collective de maintenir les frégates de la classe Halifax en service et au niveau opérationnel requis assez longtemps pour faire la transition vers les livraisons des navires de combat de surface canadien.

[Français]

La sécurité requise dans les chantiers navals où les navires de guerre sont construits et entretenus, ainsi que dans leur chaîne d'approvisionnement, limite les options quant aux endroits où ce type de travail peut être effectué. Le fait d'avoir la capacité nationale de soutenir notre flotte actuelle et future permet d'avoir un contrôle souverain. Les événements qui surviennent dans le monde aujourd'hui ont renforcé l'importance de cette capacité.

[Traduction]

La Stratégie nationale de construction navale est essentielle à la défense nationale. Il faut que les divers intervenants, y compris l'industrie, continuent de se concentrer collectivement sur la mise en service de la nouvelle flotte dans les délais requis.

Je me ferai un plaisir de répondre à vos questions.

Merci.

**Le président:** Amiral, avez-vous quelque chose à ajouter ou cela vous convient-il?

**Vice-amiral Craig Baines (commandant, Marine royale canadienne, ministère de la Défense nationale):** J'aurais une déclaration préliminaire, si cela vous convient, monsieur le président.

**Le président:** Allez-y, amiral.

[Français]

**Vam Craig Baines:** Monsieur le président et membres du Comité, je vous remercie de m'avoir invité à vous parler cet après-midi de la Stratégie nationale de construction navale.

[Traduction]

Avant de discuter de la Stratégie nationale de construction navale, j'aimerais vous donner un bref aperçu de mon mandat de commandant de la Marine royale canadienne, ainsi que de mes priorités pour m'assurer que le Canada dispose de forces maritimes aptes au combat et prêtes à être déployées à la demande du gouvernement du Canada afin de répondre à la grande variété de tâches qui peuvent nous être confiées dans tous les types de conflits envisageables.

En tant que chef de la Marine, il est de ma responsabilité de développer des forces maritimes déployables à l'échelle mondiale. À ce titre, je dirige une organisation qui prend la capacité requise et la combine avec des marins formés pour préparer des navires et des sous-marins pour les missions du gouvernement du Canada, tant au pays qu'à l'étranger.

[Français]

Une caractéristique quelque peu unique de la force navale est qu'elle peut être utilisée pour l'aide humanitaire, les secours en cas de catastrophe, la diplomatie navale, la dissuasion ou le combat, selon la situation.

[Traduction]

Cela signifie qu'il faut s'assurer que les marins et les navires requis sont prêts à être déployés dans diverses circonstances selon le signal de demande du gouvernement du Canada, ce qui comprend la réponse à des crises internationales comme le soutien à l'OTAN à la suite de l'agression russe en Europe, les opérations dans l'Arctique à l'appui de la souveraineté canadienne, la lutte contre le trafic de drogues dans les Caraïbes ou la réponse à des catastrophes humanitaires comme les tremblements de terre ou les inondations. Toutefois, il faut noter que je ne suis pas responsable de la direction des opérations de déploiement, cette responsabilité incombe au vice-amiral Bob Auchterlonie, commandant du Commandement des opérations interarmées du Canada.

En tant que commandant de la Marine, ma priorité absolue est le personnel. Sans les marins et les fonctionnaires qui forment l'équipage et soutiennent notre flotte, nous ne pouvons pas être efficaces sur le plan opérationnel dans tout le spectre d'activités dans lequel on nous demande d'opérer. Pour mettre l'accent sur les personnes, il faut notamment s'assurer que nous avons une culture organisationnelle qui répond aux besoins de nos employés et de notre institution. Cela signifie qu'il faut continuer à développer une Marine inclusive et diversifiée qui reflète les valeurs et l'éthique du Canada et qui est fondée sur le respect.

Les problèmes systémiques exigent des solutions systémiques. C'est pourquoi nous travaillons en étroite collaboration avec le commandant de la déontologie et de la culture afin de nous assurer que le changement de culture demeure à l'ordre du jour et que nous nous efforçons de corriger les erreurs du passé tout en permettant à la Marine d'être efficace sur le plan opérationnel pour l'avenir.

• (1325)

[Français]

Tout le monde est bienvenu dans la Marine royale canadienne et devrait s'y sentir en sécurité, peu importe son sexe, son origine ethnique ou son orientation sexuelle. Notre culture organisationnelle doit refléter les valeurs des Canadiens, et elle les reflétera.

[Traduction]

Une autre priorité importante, et celle qui nous réunit ici aujourd'hui, est la mise en service de navires et de sous-marins pour une utilisation opérationnelle. Le rôle principal de la Marine royale canadienne dans la Stratégie nationale de construction navale est de fournir les exigences maritimes appropriées afin de s'assurer que notre flotte est en mesure de relever les défis caractéristiques des menaces actuelles et futures.

À cet égard, l'équipe de la Marine travaille en étroite collaboration avec l'équipe du SMA matériel de M. Crosby pour établir les exigences afin de remplir la mission assignée à la Marine royale canadienne par le gouvernement du Canada.

Après avoir défini les besoins maritimes, l'équipe de la Marine travaille en étroite collaboration avec l'équipe du SMA Matériel et avec celle de Services publics et Approvisionnement Canada, afin qu'ils puissent fournir les ressources nécessaires et performantes pour répondre aux besoins maritimes du Canada.

[Français]

C'est pourquoi la rencontre d'aujourd'hui est d'une importance capitale pour la Marine royale canadienne. La Stratégie nationale de construction navale est le mécanisme par lequel la future flotte sera

livrée et nous devons nous assurer qu'elle est positionnée pour le faire de la meilleure façon possible.

Je vous remercie de votre attention.

[Traduction]

**Le président:** Merci, amiral.

Nous passons maintenant à la Garde côtière canadienne.

**M. Andy Smith (sous-commissaire, Construction navale et matériel, Garde côtière canadienne, ministère des Pêches et des Océans):** Monsieur le président, je vous remercie pour l'opportunité de m'adresser à vous et aux membres du Comité au sujet de la Stratégie nationale de construction navale.

Je m'appelle Andy Smith et je suis sous-commissaire de la Garde côtière responsable de la construction navale et du matériel.

Les missions en mer de la Garde côtière canadienne, y compris en ce qui concerne les aides à la navigation, le déglacage, la recherche et le sauvetage, l'intervention environnementale, la conservation et la protection des pêches, et les sciences océaniques, sont essentielles pour habiliter l'économie maritime canadienne, pour faciliter le réapprovisionnement des collectivités nordiques, pour soutenir la souveraineté du Canada dans l'Arctique, pour faire progresser l'intendance de nos océans et pour promouvoir la sécurité maritime.

[Français]

Pour réaliser ce mandat d'envergure, la Garde côtière canadienne exploite 123 navires, dont 26 grands navires de plus de 1 000 tonnes. L'âge moyen de ces grands navires est de 40 ans et, bien qu'ils soient sécuritaires et bien entretenus, un renouvellement général et complet de la flotte de la Garde côtière canadienne est nécessaire pour garantir que la Garde côtière canadienne demeure apte à fournir ses services à la population canadienne et à promouvoir les intérêts canadiens.

[Traduction]

Le plan de renouvellement de la flotte de la Garde côtière, qui existe depuis 2005, s'est nettement accéléré avec l'introduction de la Stratégie nationale de construction navale.

Au cours des quatre dernières années, le gouvernement a approuvé le renouvellement de notre flotte civile, y compris la construction de 30 grands navires.

La Garde côtière canadienne est un membre central de la Stratégie nationale de construction navale et participe à tous les volets de la stratégie, à savoir la construction de grands navires, la construction de petits navires de moins de 1 000 tonneaux et la réparation ainsi que l'entretien des navires.

[Français]

Plus précisément, la Garde côtière canadienne a conclu des contrats de construction ou de réparation dans tous les grands chantiers maritimes du pays au cours des six dernières années, et elle poursuit actuellement la conception ou la construction de trois nouvelles catégories de navires, dont le brise-glace polaire.

Sous réserve de la conclusion du processus continu en vue de sélectionner un troisième chantier maritime, nous prévoyons conclure des contrats pour la conception ou la construction de grands navires dans les trois grands chantiers maritimes du pays. Un élément clé de notre programme de renouvellement de la flotte consiste à s'assurer de maintenir la flotte actuelle dans un état sécuritaire et fonctionnel jusqu'à l'arrivée des nouveaux navires. À cet égard, nous effectuons des travaux de réparation et de prolongation de la durée de vie utile des navires pour l'ensemble de la flotte.

[Traduction]

Avec le lancement de la Stratégie en 2010 et l'engagement connexe du gouvernement de financer le Programme à long terme, l'industrie canadienne de la construction navale a commencé à se reconstruire après une longue période d'inactivité. Cet engagement à long terme a permis la modernisation de deux grands chantiers maritimes, la régénération de la chaîne d'approvisionnement maritime canadienne et la reconstitution de l'expertise du gouvernement en matière de gestion de programmes et de projets dans le domaine de la construction navale

En ce qui concerne le renouvellement de la flotte de grands navires, les pièces d'acier ont été taillées en 2015. Les premiers grands navires, appartenant à la première catégorie de navire, et ayant été livrés dans le cadre de la Stratégie furent les navires hauturiers de science halieutique construits dans les chantiers maritimes de Vancouver et livrés en 2019 et 2020.

Ces navires à la fine pointe de la technologie et de capacités de laboratoire permettront de poursuivre la recherche scientifique halieutique sur les deux côtes du pays pendant des décennies à venir.

• (1330)

[Français]

Nous avons également connu du succès dans le renouvellement de notre flotte de petits navires, qui est réalisé dans le cadre d'un processus concurrentiel ouvert avec les chantiers maritimes de plus petite taille. Les navires hydrographiques sondeurs de chenaux, livrés par Kanter Marine, à St Thomas, en Ontario, de même que les bateaux de recherche et sauvetage, livrés par Hike Metal Products, à Wheatley, en Ontario, et par Chantier naval Forillon, à Gaspé, témoignent de ce succès.

[Traduction]

Comme l'a conclu la vérificatrice générale dans son rapport de février 2021, la construction navale constitue une entreprise complexe et difficile. Nous sommes heureux d'avoir pris livraison de trois grands navires très bien construits, mais on reconnaît que la construction de ces navires a pris plus de temps et a coûté plus cher que ce qui était initialement prévu.

Également, au cours des deux dernières années, la pandémie de COVID-19 a eu des répercussions indéniables sur les chantiers maritimes et sur la chaîne d'approvisionnement mondiale, et les calendriers de production actuels ont été durement touchés. À l'avenir, alors que nous continuons de travailler avec les chantiers maritimes pour surveiller le rendement et intégrer les leçons apprises, on s'attend à des diminutions de la durée de construction et, par extension, des coûts, tout particulièrement pour les navires fabriqués en plus longue série.

[Français]

À titre d'exploitante de la plus grande flotte civile fédérale, la Garde côtière canadienne est fortement investie dans la Stratégie nationale de construction navale. Le renouvellement de la flotte vieillissante est une priorité absolue pour la Garde côtière canadienne, et nous continuons de travailler avec l'ensemble de la communauté des intervenants pour atteindre l'objectif d'un renouvellement de la flotte en temps opportun.

[Traduction]

Merci. Je me ferai un plaisir de répondre à vos questions.

**Le président:** Merci beaucoup.

Nous allons maintenant passer aux questions.

Monsieur 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, messieurs, de vos témoignages.

Je suis content de constater que l'on reconnaît tous qu'il y a eu de graves problèmes en ce qui a trait à la construction navale au Canada dans les dernières années. Aujourd'hui, ce qui me préoccupe le plus, c'est que l'on aille de l'avant et que l'on s'améliore. Il faut surtout arrêter les dépassements de coûts, qui sont totalement prohibitifs.

Vice-amiral Baines, ma première question concerne la capacité.

À la Marine royale canadienne, a-t-on peur d'avoir un déficit de capacité comme celui que connaît l'Aviation royale canadienne? Nos frégates actuelles sont en train d'être adaptées pour pouvoir durer plus longtemps, mais arriveront-elles à la fin de leur vie utile avant l'arrivée des nouveaux navires?

Cela vous inquiète-t-il?

[Traduction]

**Vam Craig Baines:** Merci beaucoup de la question, monsieur le président.

Nous allons surveiller de très près la transition entre la classe Halifax et le navire de combat canadien. Si on lui fournit des ressources suffisantes en matière de maintenance et de capacité, la Marine devrait pouvoir dresser un plan de transition entre la classe Halifax et le navire de combat canadien.

Cette transition dépendra du calendrier, du bon déroulement des choses et des navires proprement dits.

[Français]

**M. Pierre Paul-Hus:** Je vous remercie, vice-amiral Baines.

Ma deuxième question concerne le type de navires. C'est la frégate de type 26 qui a été sélectionnée, mais l'on a appris qu'elle posait des problèmes en Australie. Ce navire n'est pas efficace et il consomme beaucoup de carburant.

Aurait-on dû choisir la frégate multimissions, qui était déjà considérée comme efficace et qui était beaucoup moins chère?

• (1335)

[Traduction]

**Vam Craig Baines:** Monsieur le président, le choix du type de navire a fait l'objet d'un processus concurrentiel très rigoureux et bien supervisé permettant de s'assurer qu'on choisisse celui qui convenait.

[Français]

**M. Pierre Paul-Hus:** Je vous remercie, vice-amiral Baines.

Monsieur Page, j'aimerais comprendre quelque chose au sujet des navires de patrouille extracôtiers et de l'Arctique, ou NPEA. Le contrat initial concernait cinq de ces navires, chacun coûtant 400 millions de dollars. Le gouvernement en a commandé un sixième, mais le prix avait doublé, s'établissant à 800 millions de dollars. Cette hausse serait attribuable au fait qu'Irving Shipbuilding demande des frais de plusieurs centaines de millions de dollars pour différentes raisons. On apprend maintenant que le coût de ce projet est de 4,3 milliards de dollars. On nous parle de problèmes en lien avec la pandémie de COVID-19 et avec l'approvisionnement.

Comment peut-on dire que des frais supplémentaires s'élevant à plus d'un milliard de dollars sont attribuables à la pandémie de COVID-19?

Y a-t-il une explication simple à cela?

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

Il est difficile de donner une explication simple quant aux frais supplémentaires qui ont été exigés. La Stratégie comporte plusieurs aspects complexes, que nous gérons de manière diligente. Nous avons parlé de quelques-uns de ces aspects dans nos remarques. Au départ, lorsque les projets ont été élaborés, nous devons quand même aller chercher de l'expérience et de l'expertise. Aujourd'hui, nous comprenons mieux où nous nous dirigeons, notamment en ce qui a trait aux coûts et aux échéanciers.

Pour ce qui est du projet d'acquisition de navires de patrouille extracôtiers et de l'Arctique, l'option d'acquérir un sixième navire a toujours existé. On a choisi d'aller de l'avant quant à cette acquisition il y a maintenant quelques années, et nous sommes très attentifs...

**M. Pierre Paul-Hus:** Monsieur Page, je suis désolé de vous interrompre.

Initialement, le contrat stipulait qu'il en coûterait 400 millions de dollars par navire. Quand il s'est agi d'en commander un sixième, on a dû le payer plus cher pour diverses raisons. Le contrat totalisait alors 2,8 milliards de dollars. Maintenant, on apprend que ce même contrat a atteint 4,3 milliards de dollars, alors que la construction des navires va bon train. Encore une fois, ce sont les contribuables qui paient pour cela.

Cette augmentation des coûts qui est imposée par les chantiers n'est-elle pas exagérée, alors que les navires sont en cours de construction? On peut comprendre que le lancement d'un projet puisse être compliqué, mais comment peut-on justifier, pour la construction d'un même navire, de doubler les coûts, qui atteindront 750 millions de dollars par navire?

En tant qu'entité gouvernementale, comment pouvez-vous accepter que les chantiers nous fassent payer aussi cher pour ces navires?

Sont-ils capables de le justifier?

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

Nous travaillons avec les chantiers de manière diligente. Globalement, je dirais que nous étions sur une bonne voie en ce qui a trait à la construction des navires de patrouille extracôtiers et de l'Arctique au chantier Irving, à Halifax. Malheureusement, au moment où l'on atteignait de bonnes mesures de performance, la pandémie a frappé, et ce, d'une manière assez considérable. Je ne dis pas que tous les problèmes sont liés à la pandémie, mais cela ne favorisait pas du tout l'industrie de la construction navale.

Nous devons maintenant tenir compte des nouveaux coûts imposés par les chantiers navals et de leurs nouveaux échéanciers. Nous travaillons de concert avec de tierces parties pour réviser tout cela et nous assurer, comme vous le dites, que les coûts sont justifiés. Nous travaillons avec eux pour demeurer performants. Ce n'est pas facile, et il y a beaucoup de défis à relever. Je pense toutefois que nous faisons du bon travail à cet égard.

**M. Pierre Paul-Hus:** Compte tenu de tous les projets à venir, comme celui ayant trait aux frégates, l'ampleur des travaux ne devient-elle pas trop importante pour l'industrie navale du Canada?

Ne devrait-on pas envisager de recourir à des sous-traitants?

Je sais que nous voulons tout garder chez nous, mais, à un moment donné, cela devient lourd à gérer et il y a trop de retards.

N'est-ce pas un problème, actuellement, dans la Stratégie nationale de construction navale?

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

Nous sommes très attentifs, sur le plan global, à bien gérer la Stratégie. À mesure que le Canada et la planète vont reprendre le rythme qui existait avant la pandémie, il faudra évaluer tout cela.

Comme vous le savez, nous essayons d'inclure dans la Stratégie nationale de construction navale des ressources supplémentaires pour gérer tous les besoins. Il y a beaucoup de travail à faire et nous en sommes conscients. Nous devons nous adapter aux impératifs opérationnels de la Garde côtière canadienne et de la Marine royale canadienne. Ce n'est pas facile à gérer, mais je trouve que nous le faisons bien. Si nous devons éventuellement envisager des options qui ne sont pas sur la table, nous allons les présenter.

• (1340)

[Traduction]

**Le président:** Merci, monsieur Page.

Monsieur Housefather, vous avez six minutes.

**M. Anthony Housefather (Mont-Royal, Lib.):** Merci beaucoup, monsieur le président.

Je tiens à vous remercier tous d'être venus témoigner aujourd'hui et de l'excellent travail que vous faites pour notre pays. Nous vous en sommes reconnaissants.

J'aimerais revenir un instant aux NPEA.

N'est-il pas vrai, monsieur Page, que les NPEA de la Garde côtière et ceux de la Marine ne sont pas tout à fait semblables? Ils sont différents, et on n'est donc pas en train de comparer des pommes avec des pommes. Il y a évidemment des coûts liés à la COVID et des coûts liés à la chaîne d'approvisionnement, mais ce ne sont pas les mêmes navires.



**M. Simon Page:** Merci beaucoup de la question, monsieur le président.

Vous avez tout à fait raison. Ce ne sont pas les mêmes navires. Les NPEA qui seront livrés à la Garde côtière sont différents. Nous travaillons sur ce type de navire en ce moment, et nous en sommes venus à la même conclusion que vous. Les modèles ne sont pas semblables. Ces navires ne seront jamais pareils. Ils auront la même apparence de la coque vers le bas, mais ils seront très différents sur le pont.

Je suis sûr que M. Smith pourrait vous donner des détails à cet égard.

**M. Anthony Housefather:** Merci.

Monsieur Smith, je ne sais pas si vous voulez intervenir ou si je peux passer à la question suivante. Si vous le souhaitez, n'hésitez pas.

**M. Andy Smith:** Merci beaucoup, monsieur le président.

Effectivement, les navires pourront avoir la même apparence, mais ils seront très différents. Par exemple, nous avons retiré l'armement des NPEA pour la Marine. On a installé des ailerons de passerelle pour faciliter les opérations dans les glaces. On a apporté des changements aux cabines. Les navires auront l'air semblables, mais ils seront différents à l'intérieur.

Quant au prix unitaire de 750 millions de dollars dont il a été question tout à l'heure — un article a été publié au début de la semaine —, je crois, pour faire suite à votre image des pommes, que la comparaison n'est pas juste. Ils coûteront effectivement plus cher, mais il faut tenir compte du prix de l'acier au cours des deux dernières années. Les coûts ont monté en flèche, mais, compte tenu de la chaîne d'approvisionnement et des pièces à long délai de livraison concernant les six premiers navires, il faut songer que beaucoup d'acquisitions ont été faites il y a quatre ou cinq ans et qu'il n'est donc pas abusif de penser que le septième et le huitième navires risquent de coûter plus cher que les six premiers.

**M. Anthony Housefather:** Je vois.

Je crois que nous souhaitons tous obtenir ces navires le plus rapidement possible, pour que les hommes et les femmes de nos forces armées disposent d'un équipement de pointe. Nous voulons également que ce soit rentable et limiter les coûts, mais il faut reconnaître que tout n'est pas la faute de l'approvisionnement ou de la défense. Cela tient, d'une part, aux tendances mondiales et, d'autre part, aux problèmes de main-d'œuvre dans les chantiers navals pendant la pandémie de COVID-19. C'est facile de jeter le blâme. Ce n'est pas mon intention, et je préfère essayer d'établir les faits et trouver des moyens d'aider.

Je suis convaincu, monsieur Page, que vous avez étroitement collaboré avec les chantiers navals — les trois, y compris les chantiers Davie — pour les aider à surmonter leurs difficultés dans le cadre de la SNCN. Pourriez-vous nous parler, du point de vue de la pandémie de COVID-19 ou des problèmes liés à la chaîne d'approvisionnement, des mesures prises par Services publics et Approvisionnement Canada pour aider les chantiers navals à régler leurs problèmes, par exemple en leur facilitant l'accès à l'acier? Parlez-nous de ce que vous et votre équipe faites pour les aider à être plus rentables.

**M. Simon Page:** Merci beaucoup de cette question, monsieur le président.

Je répondrais d'emblée que le système de gouvernance des chantiers navals est très strict. Et cela s'applique aussi aux chantiers Davie à Lévis, au Québec. Ce système de gouvernance strict nous permet de couvrir un éventail de sujets qui sont parmi les fondements de la stratégie de construction navale et, au final, de l'exécution des programmes de travaux respectifs dans les chantiers navals.

Dans le cadre de cette gouvernance, nous examinons leur situation en matière de main-d'œuvre, leurs difficultés liées à la chaîne d'approvisionnement, leurs échéanciers et leurs coûts. L'instauration d'un système de gestion par la valeur acquise permet désormais de procéder à un examen précis des calendriers et des coûts. Tout récemment, nous avons porté la stratégie nationale de construction navale à un autre niveau. Nous avons invité les chantiers navals à participer à des discussions concernant l'accès aux outils et aux programmes utiles dans l'espoir qu'ils puissent résoudre certains problèmes de main-d'œuvre.

Globalement, nous avons avec eux des discussions très fructueuses. Nous travaillons ensemble. Le gouvernement contrôle certaines choses et pas d'autres, mais les discussions sont fructueuses.

• (1345)

**M. Anthony Housefather:** Merci.

En plus de faciliter l'examen — je crois comprendre que nous les aidons à cet égard, sous forme de technologie et de renseignement —, nous les aidons aussi, par exemple, s'ils ont du mal à obtenir certains matériaux, auxquels le gouvernement du Canada aurait un meilleur accès, en facilitant les contacts, n'est-ce pas? Est-ce que vous n'aidez pas aussi les chantiers navals à avoir accès à des matériaux qu'ils ne pourraient peut-être pas obtenir autrement, ou en matière de logistique au besoin?

**M. Simon Page:** Monsieur le président, c'est effectivement ce que nous faisons. Concernant notamment les matériaux, le meilleur moyen consiste à planifier à l'avance l'approvisionnement en pièces et en matériaux à long délai de livraison. C'est ce que nous faisons pour tous nos contrats. C'est un moyen à retenir pour régler les problèmes à venir dans la chaîne d'approvisionnement.

**Le président:** Merci, monsieur Page.

Merci, monsieur Housefather.

Madame Vignola, vous avez six minutes.

[Français]

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

Monsieur Crosby, le coût estimatif des 15 navires de combat canadiens qui ont été commandés à Irving est de 56 à 60 milliards de dollars. Le directeur parlementaire du budget n'est pas tout à fait d'accord avec ce coût estimatif. Il a établi son maximum à plus de 10 milliards de dollars.

Cela étant dit, ce que je constate, c'est que la date de livraison du premier navire n'est pas encore déterminée.

Quand le premier navire de combat de surface canadien sera-t-il livré?

[Traduction]

**M. Troy Crosby:** Monsieur le président, selon les prévisions actuelles, le premier navire de combat canadien sera livré au début des années 2030.

Pour revenir à la question des coûts et à la situation actuelle de l'approvisionnement, nous n'avons pas encore de contrat pour la construction des navires. Ces contrats n'ont pas encore été négociés et conclus, et les coûts ne sont pas encore déterminés avec certitude.

Vous comprenez bien que, compte tenu des échéanciers et des divers facteurs économiques, on ne peut pas encore déterminer le coût global du projet de construction de navires de combat canadiens, qui ne comprend pas seulement la construction de ces 15 navires. Il comprend aussi tous les coûts de gestion du programme, les armes et l'infrastructure.

[Français]

**Mme Julie Vignola:** Je vous remercie, monsieur Crosby.

Justement, concernant les coûts, le contrat relatif aux navires de combat a été attribué à Irving. Cependant, le 8 février 2019, le gouvernement du Canada a confirmé que le chantier naval Irving avait accordé un contrat de sous-traitance à Lockheed Martin Canada pour la finalisation de la conception.

Le fait d'avoir recours à un sous-traitant n'est-il pas l'une des raisons pour lesquelles vous n'êtes pas sûrs du coût final?

La proposition d'Irving englobait l'estimation de ses propres profits et le coût associé à son savoir-faire, mais puisque l'entreprise a recours à un sous-traitant qui, lui aussi, veut s'assurer une marge de profit, cela n'influe-t-il pas également sur le coût final, outre les coûts relatifs à l'acquisition des munitions, à l'infrastructure, et ainsi de suite?

[Traduction]

**M. Troy Crosby:** Monsieur le président, selon le type de contrat actuel, c'est effectivement Irving Shipbuilding qui est l'entrepreneur principal, et celui-ci a sous-traité la conception du système de combat à Lockheed Martin. Nous reprendrons la base du modèle de Type 26, d'origine britannique, et nous l'intégrerons au modèle de base du NCC, mais les systèmes de mission seront adaptés aux exigences du Canada.

Nous travaillons de concert avec ISI et avec ses principaux sous-traitants, Lockheed Martin et BAE, pour négocier une livraison efficace et efficiente des navires compte tenu des besoins de la Marine.

• (1350)

[Français]

**Mme Julie Vignola:** Étant donné que les travaux de conception ont été accordés en sous-traitance à Lockheed Martin, je pense que vous êtes à même de comprendre que cela soulève des questions. Cette entreprise est sérieusement considérée pour la construction d'aéronefs, et elle se voit également accorder un contrat de sous-traitance relatif à des navires, somme toute, importants pour le Canada.

Puisqu'il s'agit d'une entreprise américaine, est-elle tenue de respecter la Politique des retombées industrielles et technologiques?

Est-elle tenue de le faire autrement que de la manière dont Irving a réussi à le faire, c'est-à-dire en investissant dans des usines de pommes de terre frites en Alberta?

[Traduction]

**M. Simon Page:** Monsieur le président, je peux peut-être répondre à cette question, puisqu'il s'agit d'une question de procédure.

La politique des RTI et le principe de la proposition de valeur s'appliquent intégralement à tous les approvisionnements dont nous sommes en train de parler, et elle s'applique donc au contrat d'achat d'avions et au contrat de construction de navires. Nous aurons des obligations précises qui devront être respectées et surveillées dans le cadre du projet de construction du navire de combat canadien. Cela faisait partie du contrat et cela fait partie de la proposition.

[Français]

**Mme Julie Vignola:** Je vous remercie.

J'aimerais maintenant parler des navires polyvalents qui font l'objet d'un contrat entre le gouvernement du Canada et Vancouver Shipyards de Seaspan. On précise qu'il pourrait y avoir jusqu'à 16 navires polyvalents à construire, mais le budget et le moment de la livraison du premier navire ne sont toujours pas déterminés.

Ayant un conjoint qui travaille dans le secteur privé et qui doit faire des soumissions à des entreprises pour combler leurs besoins, je me demande comment le Canada, qui est le client et qui connaît ses besoins, peut demander à une entreprise de faire une soumission, mais ne pas savoir combien vont lui coûter ces 16 navires. Il me semble que, lorsque l'on fait une proposition, on y inclut les coûts et que cela comprend l'augmentation due à l'inflation et aux imprévus.

Pourquoi ne savons-nous toujours pas combien vont nous coûter ces 16 navires?

Quand prévoit-on les recevoir?

**M. Andy Smith:** Je vous remercie de la question.

En ce qui concerne le premier navire polyvalent qui sera livré, nous prévoyons le mettre en service en 2028-2029. Nous en sommes actuellement à l'étape de la conception.

[Traduction]

Nous n'aurons pas de contrat pour le découpage de l'acier nécessaire à ce navire avant probablement 2025 ou 2026.

Au sujet du budget, je vous dirais la même chose que pour d'autres projets, comme les brise-glaces et les brise-glaces polaires. Ce n'est pas que nous ne rendons pas ces budgets publics ou que nous ne le voulons pas, mais, si nous les rendions publics avant de conclure effectivement un contrat, nous perdriions un certain avantage dans les négociations.

Ces budgets seront transparents et seront rendus publics en temps et lieu.

**Le président:** Merci, monsieur Smith. Si vous avez d'autres choses à ajouter, n'hésitez pas à le faire par écrit, si cela vous est possible.

Monsieur Johns, vous avez six minutes.

**M. Gord Johns (Courtenay—Alberni, NPD):** Merci, monsieur le président.

Je vous remercie tous de votre important travail et de votre présence parmi nous aujourd'hui.

J'entends évidemment beaucoup parler de la montée en flèche du coût des matériaux et de la main-d'œuvre et des pénuries de main-d'œuvre en raison de l'inflation. Ce qui me préoccupe, c'est que notre pays ne fait guère preuve d'innovation en matière de développement sur les terres fédérales — d'exploitation des possibilités offertes à l'échelle fédérale.

Nous avons 18 ports au Canada. J'habite à Port Alberni. Il y a donc un port, et une administration portuaire qui fait un travail extraordinaire. Elle a, par exemple, demandé au gouvernement de mettre en œuvre un programme de cale sèche.

J'ai assisté à la conférence de la Pacific NorthWest Economic Region il y a à peine quatre ans. On y a appris que des réparations navales d'une valeur de 3 milliards de dollars étaient effectuées chaque année et qu'il manquait cruellement d'espace en cale sèche.

Nous faisons appel à des pays comme la Norvège, où des installations de cale sèche sont aménagées dans de petites collectivités pour consolider la résilience économique. À Port Alberni, la Canadian Maritime Engineering est une grande entreprise qui fait un travail extraordinaire. Elle travaille en partenariat avec le port pour essayer d'obtenir une cale sèche.

Je voudrais vous parler du coût de la vie sur la côte Ouest. De nos jours, une maison coûte en moyenne 1,5 million de dollars à Vancouver, plus de 1 million de dollars à Victoria et environ 500 000 \$ à Port Alberni. Pour payer une hypothèque à Vancouver, il faut un salaire absolument faramineux.

Pourquoi ne pas collaborer avec Transports Canada pour ouvrir des débouchés afin que nous puissions réduire les coûts de la construction navale au pays?

• (1355)

**M. Simon Page:** Monsieur le président, j'ai parlé tout à l'heure de notre très bon et très riche système de gouvernance pour la stratégie nationale de construction navale et pour l'approvisionnement en matière de défense en général. Cette gouvernance englobe Transports Canada, et on peut donc vraiment discuter de ces questions. Par exemple, on discute souvent du salaire des employés par rapport au coût de la vie dans les régions où on construit des navires.

Concernant Port Alberni, je ne suis pas au courant de la proposition dont vous parlez. Je ne pense pas que nous en faisons le suivi. Je me ferai un plaisir de l'examiner en détail, si elle est déposée.

**M. Gord Johns:** Eh bien, je dirai simplement ceci. Nous avons effectivement rencontré du personnel de Transports Canada, et le ministère n'a même pas de programme pour les cales sèches flottantes. C'est pourquoi Port Alberni ne peut même pas faire de demande.

À mon avis, compte tenu des enjeux liés à l'approvisionnement et de la montée en flèche des coûts, le gouvernement fédéral devrait examiner toutes les possibilités, surtout sur les marchés où il y a... Le seul port en eau profonde sur la côte ouest de l'île de Vancouver est Port Alberni, mais certaines collectivités rurales ont d'énormes atouts, puisque les coûts de main-d'œuvre y sont moins élevés et que le personnel qualifié d'autres secteurs pourrait y être transféré.

La politique du gouvernement prévoyait, par exemple, des droits de 25 % sur la construction de traversiers à l'extérieur du Canada pour dissuader les entreprises et les gouvernements de faire

construire des bateaux en Turquie, en Pologne et ailleurs. Le gouvernement conservateur au pouvoir l'a supprimée en 2010, contribuant de fait à la réduction de la capacité des chantiers navals partout au Canada.

Le gouvernement envisage-t-il de rétablir ce genre de politique? Les droits de 25 % ont produit des revenus de 118 millions de dollars par an. Cela pourrait être réinvesti dans la capacité de construction. Plus la capacité sera grande, plus le coût des navires diminuera. C'est ce que le DPB a déclaré lorsqu'il a témoigné devant le Comité.

Êtes-vous en faveur de nouvelles politiques appuyant le secteur de la construction navale au Canada pour que nous soyons plus concurrentiels en cas d'appels d'offres?

**M. Simon Page:** Monsieur le président, nous envisageons et appuyons effectivement diverses politiques et modifications aux politiques actuelles dans le but d'optimiser les résultats de la stratégie nationale de construction navale en fonction de trois axes. Le type de politique dont on vient de parler n'est cependant pas envisagé pour le moment.

**M. Gord Johns:** J'espère que le gouvernement se penchera de nouveau sur cette question.

De plus, en matière de financement, les chantiers navals de la Colombie-Britannique sont désavantagés. C'est l'Agence de promotion économique du Canada atlantique qui en profite. C'est là-bas qu'on investit. C'est ce qui manque en Colombie-Britannique. Est-ce dans vos projets? Envisagez-vous de créer un mécanisme de financement pour accroître la capacité de construction navale en Colombie-Britannique?

**M. Simon Page:** Monsieur le président, nous n'envisageons pas de mécanisme de financement à cet égard pour le moment. De nombreuses discussions sont en cours, et de nombreux moyens d'y accéder existent également. Nous sommes toujours ouverts aux propositions. En ce moment, nous nous intéressons aux programmes de travaux faisant partie de la stratégie nationale de construction navale et aux variables qui y sont associées.

**M. Gord Johns:** D'accord. Compte tenu de la crise en cours et de la montée en flèche des coûts, nous devons accroître notre capacité. J'espère que tous les ministères conjugueront leurs efforts pour examiner des possibilités comme celle-ci, parce que, mes yeux, l'échec du gouvernement à favoriser l'expansion et à y investir est tout simplement flagrant.

Ma question s'adresse à vous, monsieur Smith.

Nous savons que la Garde côtière est actuellement à court d'ingénieurs et d'équipages en général. Nous devons nous occuper de nos employés, comme le font d'autres secteurs maritimes. Qu'en est-il de votre côté? Vous êtes-vous adressé au Conseil du Trésor pour veiller à ce que les employés de la Garde côtière, auxquels nous sommes reconnaissants de leurs sacrifices et des risques qu'ils prennent, soient correctement rémunérés?

Il est très difficile d'attirer des employés et de les garder. Maintenant que nous envisageons de construire plus de navires, il faudra les doter d'équipages. Pourriez-vous nous en parler?

• (1400)

**M. Andy Smith:** Monsieur le président, c'est une question judiciaire au moment où nous renouvelons la flotte.

Le renouvellement de la flotte passe effectivement par la construction de navires, mais il doit nécessairement s'accompagner d'un financement de la maintenance à long terme, de dépenses d'exploitation supplémentaires et d'un budget pour la rémunération du personnel à mesure que nous augmenterons la flotte. C'est une priorité pour la Garde côtière si voulons être en mesure d'exploiter et d'entretenir pour les décennies à venir les navires qui nous seront livrés.

**Le président:** Merci, monsieur Smith.

Merci, monsieur Johns.

Compte tenu du temps dont nous disposons et pour nous assurer de ne pas dévier du sujet, nous allons maintenant passer à notre deuxième série de questions et passer à quatre minutes pour les deux premières, deux minutes pour les deux suivantes, puis quatre minutes pour les deux suivantes. Cela devrait aller.

Monsieur McCauley, vous avez quatre minutes.

**M. Kelly McCauley (Edmonton-Ouest, PCC):** Merci, monsieur le président.

Merci, messieurs, d'être parmi nous.

Comme nous avons vraiment très peu de temps, je vais vous demander de fournir des renseignements au Comité et de nous en envoyer par courriel.

Pour commencer, j'aimerais que vous me parliez tous des coûts de conception de ces projets — modèle de base, modèle fonctionnel, modèle de production —, notamment des brise-glaces, en fonction des normes internationales. J'aimerais aussi obtenir des renseignements sur la productivité des deux principaux chantiers navals comparativement à ce qui se fait ailleurs dans le monde, s'il vous plaît.

Veuillez faire parvenir ces renseignements au Comité, notamment sur la productivité.

M. Smith estime que les coûts diminueront pour les navires de grande série.

J'aimerais revenir sur les commentaires de M. Paul-Hus. On sait qu'à mesure que la construction d'un certain type de navire augmente, la productivité est censée augmenter de façon spectaculaire, exponentielle, puisque que les employés sont de plus en plus compétents. On l'a vu avec les NPEA. Pourtant, malgré l'ajout d'un sixième navire, le coût a augmenté. Aujourd'hui, avec l'augmentation massive de navires de la Garde côtière, le coût va passer à 750 millions de dollars au lieu de quelque chose comme 200 millions.

M. Smith a dit qu'il s'agissait d'un modèle différent. Des coûts extrêmement élevés sont soustraits des NPEA, ceux des systèmes d'armes.

J'aimerais que vous m'expliquiez clairement pourquoi le coût a probablement triplé, pas seulement doublé, mais bien triplé, étant donné que la productivité et la compétence des chantiers naval auront beaucoup augmenté d'ici le septième et le huitième navires. Pourquoi le coût a-t-il carrément triplé?

Je crois que c'est en Afrique du Sud ou en Espagne qu'on a construit un navire semblable cette année pour seulement 170 millions de dollars.

Est-ce qu'on s'en tient à... Comme l'a dit M. Smith, il n'y a que la coque qui soit semblable. Est-ce que nous avons commis une erreur en choisissant un mauvais modèle et est-ce que nous construisons ainsi des navires qui coûtent beaucoup plus cher?

**M. Simon Page:** Monsieur le président, je vais commencer, puis je demanderai à M. Smith et à M. Crosby de parler de leurs parties respectives des NPEA.

Du point de vue du processus, comme nous l'avons dit, le programme de construction des six premiers NPEA était bien parti avec Irving Shipbuilding sur la côte Est. La Marine a accepté le premier. Puis le deuxième. Le troisième...

**M. Kelly McCauley:** Monsieur, je suis au courant de tout cela.

Nous manquons de temps. Pourriez-vous vous en tenir à la question?

**M. Simon Page:** Nous étions bien partis, et puis la pandémie a éclaté. Nous avons perdu notre élan. Nous sommes reconnaissants aux chantiers navals d'être restés opérationnels pendant la pandémie. La situation aurait pu être pire. ISI a dû fermer. Nous avons vraiment eu l'impression que le quatrième...

**M. Kelly McCauley:** Monsieur Page, combien de temps ont-ils cessé leurs activités, s'il vous plaît?

**M. Simon Page:** Ils ont fermé pendant quelques semaines, monsieur le président.

**M. Kelly McCauley:** On parle de quelques semaines. Le prix va donc presque tripler à cause de la perte de deux semaines de travail.

La raison pour laquelle je soulève cette question, c'est que je suis la piste de l'argent dans les entreprises. Fincantieri a fermé ses portes pendant quelques semaines. Il n'y a pas eu de perturbations majeures dans la Marine américaine. Plusieurs entreprises ont encouragé les employés à travailler de chez eux.

Nous avons entendu excuses après excuses, du genre « Oh, c'est à cause de la COVID ». ISI a fermé ses portes pendant deux semaines sur une période de deux ans, et vous attribuez le triplement des coûts à ces deux semaines. C'est inacceptable. Je ne pense pas que les contribuables trouveraient cela acceptable. Je ne crois pas que les hommes et les femmes de notre Marine trouveraient acceptables ces retards continuels, imputés, qui plus est, à la COVID.

J'aimerais, s'il vous plaît, que vous fournissiez par écrit au Comité une ventilation exacte du nombre d'heures perdues par mois en raison de la COVID-19 sur les deux chantiers navals, parce que je ne crois pas à l'excuse de la COVID-19 pour expliquer ces dépassements de coûts et ces retards massifs.

• (1405)

**Le président:** Merci, monsieur McCauley.

Monsieur Page, si vous pouviez faire parvenir ces renseignements au greffier, il se chargera de les distribuer au Comité. Merci.

Monsieur Jowhari, vous avez quatre minutes.

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

Je remercie nos invités de leur témoignage d'aujourd'hui.

Comme nous avons peu de temps, je vais aller droit au but.

On sait que les coûts ont augmenté, et j'aimerais donc savoir quelles mesures on a prises pour faire le suivi de la situation, la surveiller et en rendre compte?

En prévision de la réunion, j'ai examiné les sources qui font le suivi des mises à jour de la situation et j'ai remarqué que la stratégie nationale de construction navale repose sur une approche décentralisée et collaborative. J'ai découvert qu'il existe de multiples sources rendant compte de la situation et des différents projets qui découlent de cette initiative.

Existe-t-il une source centralisée rendant compte de tous ces projets? Dans la négative, pourriez-vous nous indiquer le meilleur moyen d'obtenir un rapport global et complet sur les coûts des matériaux et de la main-d'œuvre, sur l'évolution de la situation et sur son état actuel, ainsi que sur les difficultés ou caractéristiques mises en évidence?

Ma question s'adresse à M. Page ou à M. Crosby. Si M. Smith ou l'amiral Baines veulent faire des commentaires, je serai heureux de les entendre également.

**M. Simon Page:** Monsieur le président, notre système de gouvernance nous permet de gérer la stratégie nationale de construction navale en tant que telle et d'examiner différentes mesures à ce niveau. Nous nous occupons également du programme, chantier naval par chantier naval. Il y a une gouvernance propre au programme de travaux de chaque chantier naval, et une gestion projet par projet, en fonction des pouvoirs et responsabilités spécifiques, dont nous rendons compte également.

Les programmes de travaux et les enjeux ne sont pas les mêmes d'un bout à l'autre du pays, et il est parfois difficile d'avoir les mêmes analyses et les mêmes mécanismes de résolution, mais nous avons une approche holistique à l'échelle de la stratégie.

**M. Majid Jowhari:** Merci.

Y a-t-il un seul et même tableau de bord, peut-être divisé en différents projets, et donc une source centralisée de comptes rendus de la situation auxquels nous pourrions avoir accès?

**M. Simon Page:** Il n'existe pas actuellement de tableau de bord global de la stratégie. Nous faisons le suivi des mesures qui sont prises, mais pas à l'échelle de chaque projet.

Nous avons ce que j'appellerais une référencement centrale ou encore une vision centrale des programmes de travaux dans les chantiers navals respectifs. Ceux-ci sont gérés chaque mois dans le cadre de réunions ordinaires de gouvernance.

**M. Majid Jowhari:** Merci.

Le 4 février, nous avons entendu le témoignage de la vérificatrice générale, qui a parlé de la nécessité d'une surveillance rigoureuse. Pourriez-vous préciser comment votre équipe, les chantiers navals et d'autres fournisseurs supervisent la construction et la livraison des navires pour veiller à ce que ces projets fassent l'objet d'une surveillance suffisante?

**M. Simon Page:** Nous surveillons rigoureusement tous nos projets et programmes. Nous avons adopté toutes les recommandations formulées dans le rapport du BVG.

Il y avait une recommandation précise concernant une gestion plus complète et plus méticuleuse des échéanciers, des coûts et de la portée du projet. À cet égard, nous utilisons l'outil de gestion de la valeur acquise.

Nous avons également approfondi la gestion des risques à l'échelle des projets, des programmes de travaux et de la stratégie dans son ensemble, et nous discutons de la gestion intégrée des risques à tous les niveaux de gouvernance.

• (1410)

**Le président:** Merci, monsieur Page.

Madame Vignola, vous avez deux minutes.

[Français]

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

Le Canada a acheté, pour le ministère de la Défense nationale, six navires de patrouille de l'Arctique qui ne pourront pas aller dans l'Arctique l'hiver. On les appelle des brise-glaces, mais ils ne sont pas assez bien conçus pour pouvoir briser de la glace l'hiver.

Le Canada en a acheté deux autres pour la Garde côtière canadienne, munis de la même coque, d'après ce qui a été dit tout à l'heure, mais qui ne pourront patrouiller que d'août à octobre, parce qu'ils ne sont pas conçus pour briser de la glace.

Comment peut-on fabriquer des brise-glaces qui ne brisent pas la glace?

Pourquoi n'a-t-on pas fait construire des brise-glaces capables de faire leur travail à l'année? Après tout, nous avons besoin de données et de protection pendant toute l'année.

[Traduction]

**M. Andy Smith:** Il faut d'abord comprendre que les NPEA sont aptes à naviguer dans les glaces, mais qu'ils ne sont pas des brise-glaces. Il y a là une différence fondamentale.

Concernant la mission de la Garde côtière, les deux variantes de NPEA de la Garde côtière auront pour missions principales les opérations de recherche et de sauvetage en mer et les opérations de conservation et de protection pour l'Organisation des pêches de l'Atlantique Nord-Ouest. Ils auront pour missions secondaires les opérations scientifiques et l'entretien des pistes glacées. Par exemple, sur le lac Saint-Pierre, une fois que la voie sera ouverte par un brise-glace, les NPEA de la Garde côtière pourront l'entretenir.

[Français]

**Mme Julie Vignola:** Veuillez m'excuser, monsieur Smith, mais je parlais des navires de patrouille de l'Arctique. Je vais poser ma question autrement.

Quelles sont les dates limites auxquelles les navires peuvent aller dans l'Arctique?

[Traduction]

**M. Andy Smith:** Il y a une entrée très bien établie dans le réseau de l'Arctique, tout comme il y en a pour les variantes navales ou les NPEA. En fait, cela dépend de l'endroit où ils se trouvent, mais je pense qu'ils ne pourraient plus entrer dans l'Arctique après la fin de septembre.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Smith. Bien entendu, n'hésitez pas s'il vous vient à l'esprit d'autres choses à ajouter.

Monsieur Johns, vous avez deux minutes.

**M. Gord Johns:** Merci, monsieur le président.

Merci encore à tous.

Monsieur Smith, à l'époque où ils étaient les sous-commissaires de la Garde côtière de la région du Pacifique, j'ai travaillé avec M. Girouard et Mme Thomas à l'élaboration du programme de la Garde côtière auxiliaire des Premières Nations côtières. J'ai été très reconnaissant de voir deux ou trois navires entrer en service, pas plus tard que le mois dernier, pour desservir notre côte. Nous savons à quel point il est important de fournir des ressources aux Autochtones, qui, bien souvent, sont plus susceptibles d'intervenir avant la Garde côtière.

Pourriez-vous fournir au Comité un état de la situation concernant les nouveaux navires que vous allez ajouter à la flotte auxiliaire autochtone et nous expliquer ce qui se passe avec les Pacheedaht? Je sais qu'ils attendent impatiemment la mise en service de cette station, qui est essentielle à la protection de la côte Ouest.

**M. Andy Smith:** Monsieur le président, au sujet de la participation des populations autochtones de la côte Ouest, nous avons un programme actif. Le programme des bateaux communautaires est un programme actif de la Garde côtière. Il fait partie du plan de protection des océans. Par ailleurs, nous continuons de construire des canots de recherche et de sauvetage, dont certains seront déployés sur la côte Ouest.

Pour ce qui est des Pacheedaht, ce n'est pas vraiment de mon ressort. Je sais qu'une initiative est en cours pour collaborer avec eux. Mais, si vous voulez des renseignements précis, je vais devoir prendre note de la question.

• (1415)

**M. Gord Johns:** Merci. Je pense qu'il est urgent de mettre ce projet en route, surtout qu'il s'agit de garantir la sécurité de notre côte et de veiller à ce que les communautés autochtones disposent de ces ressources.

A-t-on réglé le problème de gîte des navires de la Garde côtière par manque de stabilisateur? Quelles mesures allez-vous prendre pour veiller à ce que ce problème ne se pose plus comme il y a quelques années?

**M. Andy Smith:** Monsieur le président, je veux simplement m'assurer de bien comprendre la question.

Est-ce que vous parlez de nos navires de patrouille semi-hauturiers?

**M. Gord Johns:** Oui. Rappelez-vous, il y avait un énorme problème avec le ballast. Le ballottage était tel que le personnel et l'équipage étaient malades.

**M. Andy Smith:** Tout d'abord...

**Le président:** Excusez-moi, monsieur Smith, mais nous avons malheureusement des contraintes de temps. Si vous pouviez faire parvenir votre réponse par écrit au Comité, nous vous en serions reconnaissants.

Merci.

Monsieur Paul-Hus, vous avez quatre minutes.

[Français]

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

Monsieur Page, ma question porte sur les brise-glaces polaires.

Un contrat visant la construction d'un brise-glaces polaire avait été accordé à Seaspan. Il lui a été retiré en 2019, parce que le projet n'avancait pas. L'année dernière, le gouvernement a annoncé soudainement qu'il ferait fabriquer deux brise-glaces polaires.

Compte tenu de l'expérience que nous avons connue dans ce domaine, estimez-vous que l'annonce est politique? Est-elle réaliste?

[Traduction]

**M. Simon Page:** Merci de la question, monsieur le président.

[Français]

Le gouvernement du Canada a décidé de faire construire deux brise-glaces polaires. L'annonce mentionnait aussi le lieu où les brise-glaces allaient être construits. À Services publics et Approvisionnement Canada, nous avons mis en place les processus nécessaires pour nous assurer de répondre à ces priorités.

**M. Pierre Paul-Hus:** Pensez-vous que cela peut se faire, étant donné que, pendant 10 ans, cela n'a pas fonctionné? Rien n'a été fait pendant 10 ans, et l'on nous dit maintenant que nous allons en avoir deux. Cela me semble ridicule.

Le Canada a-t-il la capacité de faire cela, surtout que nous ne savons toujours pas si le chantier naval Davie fera partie de la Stratégie, ce qui est l'une des conditions?

Compte tenu de l'urgence d'avoir des ressources dans le Grand Nord, n'y aurait-il pas lieu de faire affaire à l'étranger pour la construction des brise-glaces polaires?

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

Pour notre part, nous exécutons les processus d'approvisionnement pour les deux brise-glaces polaires. Un processus est plus avancé que l'autre, celui du chantier de Vancouver. Nous surveillons déjà toutes les étapes qui sont associées à ce projet de manière...

**M. Pierre Paul-Hus:** Je suis désolé de vous interrompre. Cela répond à ma question, monsieur Page.

Vice-amiral Baines, ma prochaine question porte sur le ravitailleur *Astérix*, dont le contrat de conversion découlait de la dernière décision du gouvernement conservateur de l'époque. Je pense que c'était une très bonne idée.

Cela fait déjà presque sept ans ou un peu moins que nous avons l'*Astérix*, et la durée du contrat de location est de 10 ans.

Étant donné que nous n'avons pas encore les navires de ravitaillement, qui sont en construction, pensez-vous que la Marine royale canadienne devrait l'acheter, comme il était prévu, à la fin de la période de 10 ans?

[Traduction]

**Vam Craig Baines:** Monsieur le président, *Astérix* a prouvé son extraordinaire utilité pour la Marine pendant la durée du contrat, qui est en cours pour cinq ans. Ce navire a permis à nos marins d'entretenir les compétences très importantes dont ils ont besoin pour effectuer du ravitaillement en mer. Il a également joué un rôle important dans le ravitaillement de nos navires dans le cadre d'opérations de formation, mais aussi d'opérations de dissuasion partout dans le monde.

J'estime que c'est un excellent complément pour la MRC d'ici l'avènement des navires de soutien interarmées que nous attendons impatiemment.

[Français]

**M. Pierre Paul-Hus:** Pensez-vous que nous allons le garder à la fin du contrat de location?

La Marine royale canadienne aimerait-elle conserver l'*Astérix*?

[Traduction]

**Vam Craig Baines:** Monsieur le président, cette décision relève entièrement du gouvernement et sera fonction de la capacité dont il souhaite doter la Marine royale canadienne.

[Français]

**M. Pierre Paul-Hus:** Monsieur le président, ai-je encore du temps de parole?

[Traduction]

**Le président:** Il vous reste 30 secondes.

[Français]

**M. Pierre Paul-Hus:** Compte tenu de l'état de nos sous-marins, devrions-nous penser à faire l'acquisition de sous-marins le plus rapidement possible afin d'assurer notre souveraineté?

• (1420)

[Traduction]

**Vam Craig Baines:** Monsieur le président, je suis très heureux de pouvoir dire que nous avons un projet de sous-marins de patrouille canadiens pour remplacer nos sous-marins de la classe Victoria. Nous sommes impatients d'entamer ce processus, de circonscrire les besoins à venir du Canada et de trouver très rapidement un remplaçant à la classe Victoria.

**Le président:** Merci, amiral Baines.

Passons maintenant à notre troisième et dernière série de questions...

Excusez-moi, monsieur Kusmierczyk. J'avais complètement oublié.

Vous avez quatre minutes.

**M. Irek Kusmierczyk (Windsor—Tecumseh, Lib.):** Aucun problème, merci, monsieur le président.

Ma première question porte sur le lien entre la SNCN, d'une part, et le développement économique et les emplois, d'autre part.

J'ai été ravi d'entendre M. Smith parler de Hike Metal, constructeur naval à Wheatley, non loin de Windsor. C'était un contrat de près de 80 millions de dollars pour la construction de 10 navires de recherche et de sauvetage.

Cela a eu un impact énorme sur la collectivité. Le président de l'entreprise, M. Ingram, aurait dit que « cela avait eu un effet immédiat sur un secteur d'activité qui était en train de mourir au Canada ». Ce sont ses mots.

Cela a vraiment aidé à relancer le marché pour les petites et moyennes entreprises de construction navale et pour les collectivités. Ce contrat a permis non seulement de donner du travail aux 2 500 employés actuels, mais aussi de créer 10 nouveaux emplois dans la collectivité de Wheatley.

Pourriez-vous nous expliquer en quoi la SNCN contribue à l'économie canadienne? Quelle incidence a-t-elle sur les emplois partout au pays?

**M. Simon Page:** Monsieur le président, je vais peut-être commencer, mais ISDE serait mieux placé pour fournir des chiffres précis.

J'ai donné quelques chiffres dans mon exposé préliminaire. J'ai dit, par exemple, que, depuis le début de la SNCN, le produit intérieur brut du Canada a bénéficié de retombées de plus de 20 milliards de dollars et que plus de 18 000 emplois ont été créés dans les trois domaines de la SNCN. Nous avons des chiffres plus précis pour chaque province. Toutes les provinces ont bénéficié de la SNCN.

Concernant les entreprises, on parle parfois des grands chantiers navals. Nous sommes très au courant du travail qu'ils font, mais l'exemple que vous avez donné est l'un des nombreux exemples de petits chantiers navals et de petites collectivités du pays qui bénéficient des emplois créés dans les trois domaines de la stratégie. On a parfois tendance à oublier le domaine du soutien logistique et le domaine des réparations, qui ont des répercussions sur de nombreux chantiers navals au pays.

**M. Irek Kusmierczyk:** Je vous remercie de cette réponse.

Comme vous le savez, quand on parle d'avantages économiques, on a tendance à se concentrer sur les chantiers navals proprement dits et sur les collectivités où ils se trouvent, et j'inclus ici les trois chantiers navals stratégiques, mais on pourrait aussi parler des répercussions en aval. Je pense aux installations d'essai terrestres, par exemple, à Shearwater, en Nouvelle-Écosse, et ailleurs.

Peut-on dire que, dans l'examen des avantages économiques, il faudrait envisager aussi ce qui se passe en aval et au-delà de l'endroit où se trouvent les chantiers navals?

**M. Simon Page:** Monsieur le président, c'est tout à fait juste. Il faut effectivement tenir compte de ce qui se passe en aval. Il faut examiner de plus près la chaîne d'approvisionnement. Au-delà des chantiers navals, grands et petits, il y a des chaînes d'approvisionnement très riches et actives qui contribuent à la stratégie nationale de construction navale et à la construction de navires.

Cela comprend l'exemple que vous avez donné, celui des infrastructures. Beaucoup de projets en cours renvoient à des besoins précis en matière d'infrastructure, et ces besoins produiront leurs propres avantages par le biais de leurs propres chaînes d'approvisionnement.

**Le président:** Merci, monsieur Kusmierczyk.

Passons à la troisième et dernière série de questions. C'est au tour de M. McCauley.

Je vous en prie, monsieur, si vous voulez bien prendre un peu moins de quatre minutes.

**M. Kelly McCauley:** Je vais m'y employer.

Messieurs, rapidement, et je m'adresserais peut-être à SPAC et à M. Smith, pourriez-vous nous fournir une ventilation des économies qui seront réalisées dans le cadre de la construction du septième et du huitième exemplaire de NPEA compte tenu du retrait de tout l'armement? Pourriez-vous, s'il vous plaît, nous fournir une ventilation distincte à cet égard et une ventilation distincte des coûts supplémentaires liés à l'adaptation des navires aux besoins de la Garde côtière? Si vous pouviez faire parvenir ces renseignements au Comité ultérieurement, nous vous en serions reconnaissants.

Monsieur Smith, vous avez parlé — et vous avez été interrompu — de l'exploitabilité des NPEA et de l'adaptation de ces navires aux besoins de la Garde côtière dans l'Arctique. Je crois vous avoir entendu dire que, après septembre, il n'y aurait plus d'opérations dans l'Arctique. Pourriez-vous nous expliquer cela, s'il vous plaît, et nous indiquer la période durant laquelle les opérations peuvent avoir lieu?

• (1425)

**M. Andy Smith:** Monsieur le président, je précise que, quand je parle de date limite d'entrée dans l'Arctique, cela ne concerne que les deux navires PEA. La Garde côtière aura toujours des brise-glaces qui...

**M. Kelly McCauley:** Les NPEA et ceux que vous allez recevoir.

**M. Andy Smith:** D'accord. Je comprends.

Monsieur le président, cela dit, nous n'en avons même pas encore reçu livraison, et cela ne se fera pas avant 2026, mais il est prévu que nous travaillerons dans le Bas-Arctique parce que, même s'ils ont prouvé leur aptitude à transiter par le passage du Nord-Ouest, du point de vue de l'accomplissement de la mission de la Garde côtière, ils seraient en service dans le Bas-Arctique entre la...

**M. Kelly McCauley:** Dans le Bas-Arctique?

**M. Andy Smith:** Dans le Bas-Arctique, tant qu'il n'y a pas de glaces, disons entre la fin d'avril et la fin de septembre...

**M. Kelly McCauley:** Après le mois de septembre, nous ne pouvons même plus desservir le Bas-Arctique. C'est bien cela?

**M. Andy Smith:** En effet, nous pouvons mener des opérations dans le Bas-Arctique jusqu'en septembre, en gardant à l'esprit que...

**M. Kelly McCauley:** C'est simplement que, après septembre, nous ne pouvons généralement plus mener d'opérations dans le Bas-Arctique jusqu'en avril environ.

**M. Andy Smith:** Avec ces navires, mais en gardant à l'esprit que leurs missions principales...

**M. Kelly McCauley:** Ma question ne porte pas sur la mission. Je demande simplement quand ils peuvent fonctionner.

Parfait.

J'aimerais parler brièvement du T26. L'Angleterre a réduit sa commande initiale à huit, peut-être même plus. Avec les Australiens, il y a eu des problèmes au sujet du tonnage et en matière de conception.

Dans quelle mesure peut-on se fier au modèle T26, sachant que l'Angleterre a déclaré qu'il coûterait trop cher pour remplir sa commande initiale, que l'Australie a des problèmes et que d'autres difficultés ont été signalées — je crois que nous faisons l'objet de poursuites à cet égard — concernant le modèle T26 original, qui ne pourrait pas atteindre la vitesse indiquée dans la DP, outre des problèmes liés au compartiment de l'équipage.

Est-ce que les problèmes qu'éprouvent nos amis anglais et australiens sont un enjeu pour la Marine?

**Vam Craig Baines:** Monsieur le président, nous surveillons de très près la situation au Royaume-Uni et en Australie par l'entremise de notre groupe mondial d'utilisateurs de navires de combat. Nous faisons de notre mieux pour tirer parti de l'expérience acquise dans ces programmes afin de nous assurer que...

**M. Kelly McCauley:** Avons-nous appris quelque chose du Royaume-Uni et des Australiens jusqu'à maintenant?

**Vam Craig Baines:** Oui. À mesure qu'ils développent et conçoivent leurs navires, nous tirons des leçons de leur expérience et en faisons profiter le groupe mondial d'utilisateurs de navires de combat.

**M. Kelly McCauley:** Pourriez-vous nous parler de la fameuse question du tonnage excessif du T26 et du fait qu'il ne pourra peut-être pas atteindre la vitesse fixée dans les exigences initiales?

**Vam Craig Baines:** Nous surveillons évidemment de très près le tonnage du navire. Il faut comprendre que nous en sommes encore au stade de la conception et que, lorsque le Type 26 sera construit et qu'on sera de plus en plus sûr du tonnage nécessaire — et que nous l'intégrerons au modèle —, nous sommes en mesure de gérer ce problème.

Comme nous en sommes encore au stade de la conception, nous continuons de chercher des moyens d'atténuer les modifications au tonnage et le tonnage définitif nécessaire au navire. À mesure qu'avance le processus de conception, nous serons en mesure de modéliser l'effet sur la vitesse, puis, après avoir construit le premier navire, de voir concrètement ce que cela donne.

Nous surveillons la situation de très près.

**Le président:** Merci, amiral.

Monsieur Duguid, vous avez quatre minutes.

**M. Terry Duguid (Winnipeg-Sud, Lib.):** Merci, monsieur le président, et merci aux témoins d'aujourd'hui, ainsi qu'aux membres du Comité. Je viens d'apprendre beaucoup de choses sur la SNCN, beaucoup plus que ce que je savais avant de vous rejoindre à l'écran aujourd'hui.

Mes questions portent sur le Nord. Je suis nouveau au Comité et j'espère que ces questions sont pertinentes.

Les choses changent très vite dans le Nord. Le climat au Canada se réchauffe deux fois plus vite qu'ailleurs dans le monde, et trois fois plus vite dans l'Arctique. Nous savons que, d'ici 20 ans, il y aura plus d'eau libre et de zones sans glaces dans l'Arctique. Par ailleurs, notre souveraineté est un enjeu qui est en train de changer avec la guerre en Ukraine, et nous savons que des sous-marins russes se promènent dans notre Arctique sans permission.

Compte tenu de cette situation, je me demande s'il ne faudrait pas réévaluer notre stratégie nationale de construction navale. Pouvons-nous changer de cap? Je sais qu'il y a de longs délais entre l'approbation d'un projet et sa réalisation, mais est-ce que nous sommes capables de souplesse et est-ce que nous réévaluons nos besoins?

Monsieur le président, je pense que je vais poser mes deux questions d'un coup.

Avons-nous des ententes officielles sur les retombées locales. Je sais que c'est la politique du gouvernement, grâce à un projet de loi d'initiative parlementaire qui a été adopté par le Parlement, je crois, en 2019.

Quelqu'un a-t-il une réflexion à ce sujet? Je crois qu'un certain nombre de nos membres sont en faveur de ces avantages non seulement dans les collectivités où se trouvent les chantiers navals, mais aussi dans certaines petites collectivités qui bénéficient de ces contrats auxiliaires.



• (1430)

**M. Simon Page:** Monsieur le président, je vais aborder la question globalement. À l'heure actuelle, la stratégie nationale de construction navale met l'accent sur les besoins opérationnels tels qu'ils sont définis par la Garde côtière canadienne et par la Marine royale canadienne. Nous avons des projets et des réalisations dans les deux grands chantiers navals et nous collaborons donc étroitement avec les deux pour nous assurer que les travaux se poursuivent au même rythme.

Pour répondre à votre question et à ce que vous avez dit au sujet de la souplesse, nous cherchons également à accroître la capacité de la stratégie nationale de construction navale en acceptant un troisième partenaire stratégique pour la construction de grands navires. Nous sommes concurrentiels à l'égard d'autres besoins et exigences dans l'ensemble du secteur national de la construction navale.

Concernant les retombées officielles pour les collectivités, nous avons des programmes avec les deux grands chantiers navals qui offrent certains avantages dans le cadre de la proposition de valeur de la SNCN, et nous surveillons cela avec eux.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Page.

Madame Vignola, vous avez deux minutes.

[Français]

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

Vice-amiral Baines, on a parlé un peu de l'*Astérix*, tout à l'heure. Lorsqu'il a été commandé, on avait la possibilité de commander l'*Obélix*. On ne parle pas ici de ramener tout le village gaulois, mais simplement d'un navire.

Étant donné les retards que l'on connaît depuis quelques années dans la livraison des navires, serait-ce une bonne idée de demander la construction du pétrolier ravitailleur *Obélix*?

[Traduction]

**Vam Craig Baines:** Monsieur le président, la Marine a élaboré des plans pour faciliter la transition entre l'*Astérix* et le navire de soutien interarmées de façon à continuer d'utiliser l'*Astérix* tout en travaillant en étroite collaboration avec nos alliés.

[Français]

**Mme Julie Vignola:** Pour l'instant, selon vos plans, vous n'avez pas besoin d'un deuxième pétrolier ravitailleur.

Est-ce bien cela?

[Traduction]

**Vam Craig Baines:** Nous avons effectivement besoin de cette capacité dans le cadre de la stratégie nationale de construction navale. En attendant l'arrivée des navires de soutien interarmées, nous utiliserons l'*Astérix* et travaillerons en étroite collaboration avec nos alliés pour nous assurer d'avoir la capacité nécessaire aux missions qui nous sont confiées.

• (1435)

[Français]

**Mme Julie Vignola:** Je vous remercie, vice-amiral Baines.

Monsieur Page, de combien d'années les chantiers Seaspan et Irving disposent-ils pour se conformer aux exigences internationales relatives aux chantiers maritimes?

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

Ce n'est pas un nombre fixe, nous déterminons cela avec eux. Nous examinons leurs plans et ce qui se passe sur les chantiers, où ils en sont et certaines variables précises.

**Mme Julie Vignola:** Selon ce que je comprends, ils ne sont pas encore en conformité avec les normes internationales.

[Traduction]

**Le président:** Merci, madame Vignola.

Monsieur Johns, vous avez deux minutes.

**M. Gord Johns:** Merci à tous du travail important que vous faites.

J'ai l'impression d'être entouré de navires en fin de vie dans ma circonscription.

Il y a eu le fiasco lié au démantèlement de navires à Union Bay. Il est clair qu'il n'y a pas de réglementation au Canada concernant le démantèlement de navires et leur fin de leur vie utile, leur dessaisissement et leur aliénation.

Je pense au *Laurier II* qui se trouvait à Union Bay, dans ma circonscription. Il donnait de la gêne, et il a fallu se battre bec et ongles pour que le gouvernement le démantèle au lieu de le laisser couler. C'était un navire fédéral qui avait été vendu au secteur privé et qui, de fil en aiguille, allait couler.

On sait qu'il n'existe pas de bonne réglementation. Il vaut évidemment mieux les démanteler sur la terre ferme que de les laisser couler, à cause de la lixiviation et des impacts sur l'environnement.

En ce moment, 70 % des navires finissent au Bangladesh, où les normes en matière d'environnement et de travail sont extrêmement faibles.

J'aimerais savoir ce que prévoit le gouvernement pour améliorer la réglementation et respecter la Convention de Bâle, dont nous sommes signataires, ou ne serait-ce que pour passer à l'étape suivante, ce que nous devrions faire, et adopter quelque chose comme la réglementation de l'UE sur le recyclage des navires, dont les normes sont très solides et bien meilleures que celles de Hong Kong. Nous devrions être un chef de file en la matière et nous devrions investir dans la capacité nationale de construction de navires et veiller à ce que nous ayons des espaces en cale sèche, dont vous m'avez entendu parler à maintes reprises.

Pourriez-vous répondre à cette question? Quelle responsabilité allez-vous assumer à l'égard de ces navires à mesure qu'ils seront retirés du service?

**M. Simon Page:** Monsieur le président, concernant les mesures d'aliénation, la gestion du cycle de vie des biens est assumée par les ministères clients, la Garde côtière canadienne et la Marine royale canadienne. Lorsqu'ils décident d'en éliminer, les mesures sont prises dans le cadre des processus normaux par le biais de l'entreprise. Dans les dernières années, nous avons exécuté des projets d'aliénation très précis au Canada, et avec succès. Nous respectons à cet égard toutes les règles environnementales et les règles connexes liées aux mesures d'aliénation.

Concernant les espaces en cale sèche, nous sommes en train de procéder à une étude exhaustive des infrastructures à l'échelle de la SNCN, qui portera sur les espaces en cale sèche et permettra de fournir une analyse vraiment complète des infrastructures par rapport aux actifs du point de vue des espaces en cale sèche, de la construction navale, de la réparation des navires et de l'entretien des navires.

**Le président:** Merci, monsieur Page. Si vous avez quelque chose à ajouter, n'hésitez pas à le faire par écrit, s'il vous plaît.

Monsieur Paul-Hus, vous avez quatre minutes.

[Français]

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

En raison du conflit actuel entre la Russie et l'Ukraine, l'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord, ou OTAN, demande à ses pays membres d'augmenter leurs dépenses militaires de façon à atteindre 2 % de leur produit intérieur brut.

J'appuie cela depuis des années, mais, ce qui m'inquiète beaucoup, c'est le gaspillage qui se fait. Il y a toujours des coûts incompréhensibles qui s'ajoutent aux projets et qui se chiffrent en milliards de dollars.

En augmentant le budget de la Défense nationale pour atteindre cette cible, en aurons-nous davantage pour notre argent? Je sais que c'est une question très hypothétique pour vous, mais j'aimerais quand même avoir votre opinion.

Le secteur de la construction navale est-il capable d'en faire davantage actuellement? Je pense que les carnets de commandes sont pleins. Nous ne sommes même pas capables de réaliser ce que nous avons à faire.

Si les budgets augmentaient, cela permettrait-il d'en faire davantage ou d'améliorer ce que nous faisons déjà?

Mes questions s'adressent à M. Page ou à M. Crosby.

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

Nous travaillons ardemment à évaluer la capacité de notre entreprise de construction navale à répondre aux besoins opérationnels de la Garde côtière canadienne et de la Marine royale canadienne. C'est pourquoi nous travaillons très fort sur la sélection du troisième chantier. Nous regardons aussi comment les petits chantiers pourraient apporter une plus grande contribution sur une base continue.

Pour ce qui est des questions précises concernant le budget, je vais donner la parole à mon homologue, M. Crosby.

● (1440)

[Traduction]

**M. Troy Crosby:** Brièvement et à titre plus général, concernant l'approvisionnement en matière de défense, si l'occasion se présentait, nous ferions appel aux services qui définissent les exigences. Lorsque ces exigences sont fixées et que nous savons où investir pour répondre aux besoins à venir, nous mettons en place des processus, généralement un appel d'offres, et nous tirons le meilleur parti possible du marché.

[Français]

**M. Pierre Paul-Hus:** Je vous remercie, messieurs Page et Crosby.

Je cède la parole à mon collègue M. McCauley.

[Traduction]

**M. Kelly McCauley:** Merci.

Vice-amiral, j'aimerais revenir au T26. Si, comme vous semblez le laisser entendre, on constate qu'il ne répond pas aux besoins après la construction du premier, est-ce qu'il ne sera pas un peu trop tard?

**Vam Craig Baines:** Monsieur le président, je tiens à préciser que nous en sommes encore au stade de la conception. Grâce à ce processus, nous essayons de trouver des compromis qui réduiront le tonnage et respecteront les paramètres de vitesse indiqués dans...

**M. Kelly McCauley:** Permettez-moi de vous interrompre. Si j'ai bien compris, le tonnage de la frégate augmente à mesure que le processus de conception avance. Il n'y a donc aucune réduction à chaque étape. Cela fait six ans que j'en parle au Comité. Ce navire devient de plus en plus lourd.

Y a-t-il un seuil au-delà duquel nous disons que non, nous ne pouvons pas atteindre la vitesse requise et que nous annulons le T26? Il viendra un moment où il ne sera plus possible d'accélérer la vitesse de ce modèle.

**Vam Craig Baines:** Monsieur le président, je le redis, comme nous en sommes encore au stade de la conception, nous nous assurons de bien comprendre le tonnage du navire au cours de sa vie utile. Lorsque nous aurons terminé cette étape, nous devons décider s'il y a des compromis à faire pour nous assurer que le navire peut atteindre la vitesse dont nous aurons besoin compte tenu des menaces à venir.

**M. Kelly McCauley:** Est-ce que cela pourrait arriver? Quels compromis allons-nous faire pour nous en tenir à ce que je considère comme un choix très politique et très malvenu?

**Vam Craig Baines:** Monsieur le président, à mesure que nous avançons dans l'examen du Type 26, nous suivons notre propre processus pour analyser l'équipement à bord du navire et le tonnage du navire au cours de sa vie utile, en tenant compte du fait qu'il part d'un certain tonnage et qu'il y a des marges tout au long de la durée de vie du navire. On peut examiner la gestion de ces marges au fil du temps pour s'assurer de respecter les besoins à venir de la Marine.

**Le président:** Merci, amiral Baines.

Monsieur Bains, vous avez les quatre dernières minutes.

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

Je souhaite la bienvenue à tous nos invités et à je les remercie des services qu'ils ont rendus au Canada.

Ma question vient de Richmond, en Colombie-Britannique. Comme il l'est pour l'un de mes collègues, le secteur maritime de la Colombie-Britannique est très important pour nous. L'affirmation de la souveraineté territoriale du Canada est cruciale compte tenu des actions de la Russie en Ukraine. Les navires polyvalents et le brise-glace polaire qui seront construits dans les chantiers navals de Seaspan à Vancouver...

Ma question s'adresse à M. Page.

Pourriez-vous dire au Comité où en est le travail de conception? Pourriez-vous également nous parler plus en détail des répercussions sur les chaînes d'approvisionnement, sur les coûts de l'acier et sur d'autres facteurs ayant une incidence sur ce travail?

**M. Simon Page:** Monsieur le président, concernant les navires polyvalents et le brise-glace polaire, nous en sommes à ce que j'appelle l'étape de définition du projet — ou l'étape de conception du projet. Nous sommes encore en train de discuter des mesures réalisables à un projet de construction navale en bonne et due forme.

Par exemple, au sujet du brise-glace polaire, nous nous occupons surtout, en ce moment, de négocier le contrat relatif à la construction, à l'ingénierie et aux articles à long délai de livraison, puis nous en viendrons à la conclusion du contrat et à la conception complète. Nous avons des délais pour la coupe de l'acier compte tenu des impératifs opérationnels de la Garde côtière canadienne.

Concernant le prix des produits de base, comme je l'ai déjà dit, nous surveillons la situation de près avec les chantiers navals. Nous discutons avec eux des pièces à long délai de livraison pour nous assurer que nous pouvons en commander en grande quantité avant la réalisation des projets et pour obtenir des économies d'échelle avant même la construction des navires.

• (1445)

**M. Parm Bains:** Les répercussions mondiales sur les chaînes d'approvisionnement... Au final, quelle est leur incidence sur les coûts et sur l'évolution du projet?

**M. Simon Page:** Il est très difficile de déterminer cette incidence, même en pourcentage. Cela en a une, effectivement. Les chaînes d'approvisionnement sont touchées par ce qui se passe à l'échelle mondiale, notamment le volet transports de la gestion de la chaîne d'approvisionnement. À l'heure actuelle, il est difficile de donner un chiffre précis.

**M. Parm Bains:** Est-ce que cela nuit à l'évolution du projet, oui ou non?

**M. Simon Page:** Les problèmes liés à la chaîne d'approvisionnement ont eu une incidence négative sur les projets à l'échelle de la SNCN.

**M. Parm Bains:** Pour l'avenir, quelles mesures de protection prévoit-on dans les contrats de construction navale pour inciter les chantiers navals à livrer les navires au plus près des délais et du budget?

**M. Simon Page:** Chaque projet fait l'objet d'un contrat différent. Nous utilisons en ce moment avec le chantier naval de Vancouver un mécanisme contractuel appelé le modèle FRPE, le modèle des frais remboursables avec prime d'encouragement. Il y a des incitatifs précis associés au respect des échéances et des budgets.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Page.

Cela met fin aux questions. Je remercie les fonctionnaires d'être venus nous voir aujourd'hui. Monsieur Page, monsieur Crosby, monsieur Smith et amiral Baines, merci beaucoup de votre présence parmi nous.

Nous allons maintenant mettre fin à la partie publique de notre réunion et passer à huis clos. Comme vous le savez, la séance devra se terminer, et les techniciens fermeront la connexion Zoom. Vous devrez vous reconnecter à une autre séance sur Zoom avec un autre code d'accès. Je vous demande de le faire le plus rapidement possible, afin d'accélérer les choses et de respecter nos délais.

Sur ce, la séance est suspendue.

*[La séance se poursuit à huis clos.]*





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>