



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

44^e LÉGISLATURE, 1^{re} SESSION

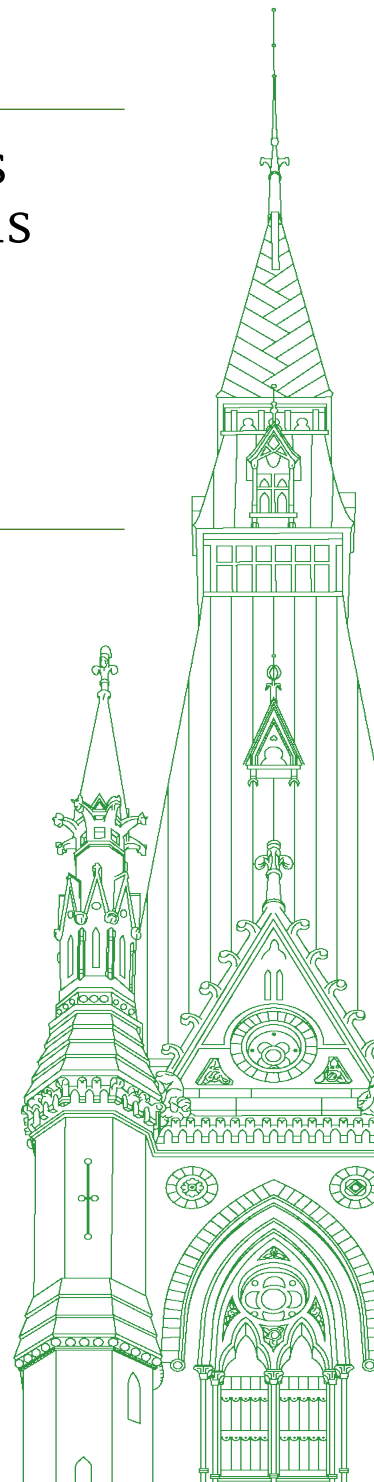
Comité permanent des opérations gouvernementales et des prévisions budgétaires

TÉMOIGNAGES

NUMÉRO 020

Le vendredi 13 mai 2022

Président : M. Robert Kitchen



Comité permanent des opérations gouvernementales et des prévisions budgétaires

Le vendredi 13 mai 2022

• (1300)

[Traduction]

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

Bonjour à tous. Bienvenue à la vingtième réunion du Comité permanent des opérations gouvernementales et des prévisions budgétaires de la Chambre des communes. Nous avons le plaisir de recevoir le directeur parlementaire du budget, le DPB, qui vient discuter avec nous du Budget principal des dépenses 2022-2023. Le Comité poursuivra ensuite son étude des projets d'approvisionnement en défense aérienne.

La réunion se déroulera selon une formule hybride, conformément à l'ordre pris par la Chambre le 25 novembre 2021. Certains députés siègent dans la salle et d'autres siègent à distance, par la voie de l'application Zoom. Pour ce qui concerne la liste d'intervention, nous allons tâcher, avec le greffier du Comité, de respecter l'ordre dans lequel les députés ont demandé la parole, qu'ils siègent à distance ou en personne.

Je profite de l'occasion pour rappeler qu'il est interdit de faire des captures ou des photos de vos écrans.

Comme la pandémie perdure et que les recommandations des autorités sanitaires et la directive du Bureau de régie interne du 19 octobre 2021 continuent de s'appliquer, les personnes présentes dans la salle sont priées de suivre certaines règles de santé et de sécurité.

Si vous présentez des symptômes d'infection, il vous est demandé de ne pas assister à la réunion dans la salle et d'utiliser plutôt l'application Zoom. Dans la salle, maintenez une distance sanitaire de deux mètres entre vous, que vous soyez assis ou debout. De plus, portez un masque non médical dès que vous circulez dans la salle. Cela dit, il est très fortement recommandé de porter un masque en tout temps, y compris si vous êtes assis. Des masques non médicaux, qui étouffent moins le son de la voix que les masques en tissu, sont mis à votre disposition dans la salle.

Les personnes dans la salle sont aussi priées de se désinfecter les mains aussi souvent que nécessaire en utilisant le produit fourni à l'entrée. Les salles des comités sont nettoyées avant et après chaque réunion. En complément, vous êtes invités à utiliser les lingettes désinfectantes fournies pour nettoyer les surfaces de vos bureaux, de vos fauteuils et de vos microphones à votre arrivée et avant de quitter votre place.

En ma qualité de président, je vais m'assurer que les mesures que je viens de vous exposer sont respectées pendant toute la réunion. Je vous remercie à l'avance de votre coopération.

Veuillez nous excuser, mais nous avons un petit pépin informatique. Nous allons suspendre brièvement la séance.

• (1300)

(Pause)

• (1305)

Le président: Nous reprenons. Toutes mes excuses. C'est vendredi 13, ce qui explique peut-être les caprices des ordinateurs, et du mien spécialement.

Je souhaite la bienvenue à M. Giroux et à ses collaborateurs.

Vous disposez de cinq minutes pour nous présenter vos remarques liminaires.

[Français]

M. Yves Giroux (directeur parlementaire du budget, Bureau du directeur parlementaire du budget): Je vous remercie, monsieur le président.

Mesdames et messieurs les membres du Comité, bonjour.

Je vous remercie de m'avoir invité à comparaître devant le Comité aujourd'hui.

Nous avons le plaisir d'être ici aujourd'hui pour discuter de l'analyse du plan des dépenses du gouvernement et du Budget principal des dépenses 2022-2023, que nous avons publiée le 1^{er} mars 2022.

Je suis accompagné aujourd'hui de Mme Kaitlyn Vanderwees, notre analyste principale du budget des dépenses, ainsi que de M. Christopher Penney, notre analyste principal en matière de défense.

Le Budget principal des dépenses 2022-2023 prévoit des autorisations de dépenses budgétaires de 397,6 milliards de dollars, dont 190,3 milliards de dollars doivent être approuvés par le Parlement. La première partie de cette somme, soit environ 75 milliards de dollars, a été approuvée au moyen du projet de loi C-16 à la fin de mars.

Il est à noter que les dépenses proposées pour le portefeuille des Affaires autochtones totalisent 45,4 milliards de dollars dans ce budget principal des dépenses, ce qui correspond à une augmentation de 214 % par rapport aux dépenses budgétaires liées aux Autochtones en 2017-2018. Cette hausse importante est attribuable surtout à l'indemnisation d'environ 20 milliards de dollars versée aux enfants des Premières Nations et à leurs familles.

D'autre part, une augmentation prévue de 6,7 milliards de dollars, ou environ 10,9 %, des prestations fédérales aux aînés en porterait le total à 68,3 milliards de dollars en 2022-2023, et le Transfert canadien en matière de santé augmentera de 2,1 milliards de dollars, ou 4,8 %, pour s'établir à 45,2 milliards de dollars en 2022-2023.

[Traduction]

Je tiens à attirer votre attention sur le fait que le gouvernement désigne le budget principal des dépenses sous le nom de « Plan des dépenses du gouvernement ». Toutefois, il ne présente généralement aucune mesure dans le budget correspondant ou les plans ministériels, ce qui brosse donc un portrait incomplet des dépenses du gouvernement.

Cela nuit à votre capacité de comprendre et d'examiner la demande de fonds du gouvernement, de faire un suivi des nouvelles mesures annoncées dans le budget fédéral ou de déterminer les résultats attendus des nouvelles mesures budgétaires. Ce comité a publié des recommandations en 2012 et en 2019 pour remédier à ces lacunes. Il a notamment recommandé de déposer le budget fédéral et le budget principal des dépenses en même temps, et de faire concorder l'information qu'ils contiennent. Il a aussi recommandé que les détails des nouvelles dépenses présentées dans le budget principal et les budgets supplémentaires des dépenses figurent dès que possible dans les plans ministériels.

Je ne vois absolument pas pourquoi ces recommandations ne pourraient pas être mises en œuvre. Ces changements instaурeraient un processus de décision cohérent, intuitif et, surtout, transparent en matière financière pour les législateurs.

Nous répondrons volontiers aux questions que vous pourriez avoir au sujet de notre analyse du plan des dépenses et du budget principal des dépenses pour 2022-2023 ou d'autres travaux de mon bureau.

Merci, monsieur le président.

• (1310)

Le président: Merci, monsieur Giroux.

Nous allons amorcer la ronde des questions avec M. Paul-Hus. Vous avez six minutes.

[Français]

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

Bonjour, monsieur Giroux.

Je vous remercie d'être parmi nous, et je remercie vos collègues également. C'est toujours un plaisir de vous recevoir.

À la fin de votre déclaration, vous avez parlé d'un problème majeur, que le Comité avait relevé en 2012 et en 2019. Il s'agit du fait que les dépenses du gouvernement et le budget ne concordent pas.

Est-ce ce qui explique l'autre problème apparu récemment, sur lequel vous avez fait un rapport et en raison duquel vous êtes ici aujourd'hui?

Je parle de la différence de 15 milliards de dollars dans le budget de la Défense nationale, que la présidente du Conseil du Trésor n'a pas été en mesure d'expliquer. Même l'explication de la sous-ministre, qui était à ses côtés, n'était pas claire. C'est pourquoi nous vous avons demandé de comparaître aujourd'hui pour nous expliquer la raison d'être de ce montant de 15 milliards de dollars, qui n'apparaît pas dans ce qui a été présenté aux parlementaires initialement.

On nous demande d'approuver des dépenses qui ne concordent pas. Ce dont vous faites mention aujourd'hui, est-ce ce qui explique cette différence de 15 milliards de dollars dans le budget?

M. Yves Giroux: C'est en effet l'une des conséquences possibles lorsque le budget fédéral, qui est déposé à une date variable, et le budget principal des dépenses ne s'alignent pas parfaitement.

Comme vous le mentionnez, dans le budget de la ministre des Finances, il y a un montant de 15 milliards de dollars qui est alloué au ministère de la Défense nationale et que l'on ne peut totalement expliquer par ce qui est présenté dans le budget et ce qui est présenté dans le budget supplémentaire des dépenses.

Le budget fédéral inclut un montant de 15 milliards de dollars pour la Défense nationale, et une partie est expliquée par des investissements sur plusieurs années pour rehausser les dépenses du ministère de la Défense nationale. Cependant, il n'y a pas d'explication pour l'autre partie. Du moins, l'explication ne se trouve pas dans l'information disponible pour le public ni dans l'information disponible pour mon bureau. L'information qui se trouve dans le budget et celle qui se trouve dans les documents que vous devez approuver en tant que parlementaires dans le cadre du budget principal des dépenses ne s'alignent pas.

M. Pierre Paul-Hus: D'accord.

Je vais poser une question simple relativement à cela.

Le gouvernement présente son budget aux députés, à la population et aux médias. Disons, par exemple, qu'il annonce que le déficit sera de 25 milliards de dollars. Est-ce vrai ou y aura-t-il d'autres mises à jour budgétaires au cours de l'année? Est-il possible que nous ne sachions jamais vraiment où cela va s'arrêter?

Est-il possible que nous l'apprenions plus tard, mais que, lorsque le budget nous est présenté, on ne nous donne pas vraiment l'heure juste?

M. Yves Giroux: Si j'avais à expliquer cela en termes clairs, je dirais que le budget déposé à la Chambre par la ministre et le gouvernement est probablement plus à jour que le budget principal des dépenses, qui est l'objet de la discussion d'aujourd'hui.

Le budget principal des dépenses est un portrait des finances publiques et des dépenses prévues par les ministères et les agences du gouvernement en date du 1^{er} mars, alors que le budget est déposé en avril. Le budget principal des dépenses est un document qui est en retard sur la réalité. Le budget fédéral déposé par la ministre est plus à jour que ce dont nous discutons aujourd'hui, soit l'instrument législatif qui finance les activités du gouvernement.

• (1315)

M. Pierre Paul-Hus: Je vous remercie.

Je passe à un autre sujet.

Cette semaine, nous avons reçu au Comité le président des Chantiers maritimes Irving, M. Kevin Mooney. Nous avons parlé du fameux contrat des navires de combat de surface, les 15 futures frégates.

Nous disposons au Comité de plusieurs chiffres pour notre étude sur les opérations navales, mais nous avons de la difficulté à nous y retrouver.

Mardi dernier, M. Mooney a mentionné que, selon les données présentées, le coût estimatif lié à la construction des quinze frégates est actuellement inférieur à 60 milliards de dollars. Il nous a aussi dit que notre gouvernement avait estimé le coût du projet à environ 60 milliards de dollars. De votre côté, dans le rapport que vous avez publié l'an dernier ou il y a deux ans, votre estimation était de 77 milliards de dollars.

Par ailleurs, M. Mooney a déclaré au Comité qu'il envoyait des rapports trimestriels de mise à jour de façon régulière. Par contre, vous nous mentionnez souvent que, de votre côté, vous avez de la difficulté à obtenir de l'information pour faire votre travail avec votre équipe.

Dans le cas des frégates, existe-t-il une mise à jour vraiment plus précise?

Nous recevons différents chiffres: moins de 60 milliards de dollars, environ 60 milliards de dollars et 77 milliards de dollars. Quel est le bon montant?

Pouvez-vous répondre à cette question?

Votre collègue qui s'occupe de la défense serait peut-être en mesure de le faire.

M. Christopher Penney (conseiller-analyste, Bureau du directeur parlementaire du budget): À l'heure actuelle, nous n'avons pas de mise à jour à ce sujet. Si les membres du Comité nous demandent de faire une nouvelle recherche pour mettre à jour les données, nous le ferons certainement.

M. Pierre Paul-Hus: Cela va nous faire plaisir.

J'aimerais mentionner également qu'une motion a été adoptée la semaine dernière selon laquelle le gouvernement est censé préparer un rapport d'étape concernant l'ensemble des dossiers liés à l'approvisionnement maritime et aérien. Ce rapport devrait être transmis au Comité le 30 juin.

Une chose est sûre: nous voulons savoir où nous en sommes. Personne n'a l'air de savoir vraiment où s'en vont tous ces milliards de dollars, et c'est réellement préoccupant.

Voici ma dernière question.

Si l'on fait abstraction des navires, avez-vous actuellement d'autres études en cours sur n'importe quel autre sujet lié à l'approvisionnement en matière de défense?

M. Yves Giroux: Nous avons une étude en cours sur l'atteinte de la cible des 2 % du produit intérieur brut, ou PIB, consacrés aux dépenses en matière de défense nationale. Cette étude sera disponible dans les prochaines semaines.

En matière de défense et d'approvisionnement, nous avons toujours la possibilité de mettre à jour des études antérieures à la lumière de nouvelles données et de nouveaux renseignements.

M. Pierre Paul-Hus: C'est parfait.

Je vous remercie beaucoup.

[Traduction]

Le président: Merci, monsieur Paul-Hus.

Nous passons maintenant à M. Kusmierczyk. Vous avez six minutes.

M. Irek Kusmierczyk (Windsor—Tecumseh, Lib.): Merci beaucoup, monsieur le président.

Monsieur Giroux, si j'ai bien compris, dans votre rapport vous recommandez l'adoption d'une date fixe pour le dépôt du budget. Selon ce que vous dites, cela assurerait la prise en compte des mesures dans le budget principal des dépenses et éviterait la confusion.

Le 24 février dernier, la Russie a envahi l'Ukraine. De toute évidence, beaucoup d'événements ailleurs dans le monde et ici ont retenu l'attention et ont engendré des dépenses considérables. Même si ce que vous recommandez avait été mis en œuvre, je pense que les délais trop courts n'auraient pas permis de modifier le budget pour tenir compte de ce tournant majeur.

Pensez-vous que votre recommandation concernant le dépôt du budget à date fixe est trop contraignante?

M. Yves Giroux: Je conviens que ce serait un des mauvais côtés d'imposer une date fixe pour le dépôt des budgets. Le gouvernement ne pourrait plus décider du moment auquel il dépose son budget. Cela dit, même si le gouvernement a ce pouvoir discrétionnaire, comme c'est le cas depuis des décennies, il n'est jamais à l'abri d'un événement imprévu qui désorganise sa planification financière.

Quand la ministre des Finances a déposé son budget en avril, l'invasion de l'Ukraine était déjà un fait accompli, mais d'autres événements auraient pu survenir dans les jours suivants qui auraient compromis sérieusement la planification fiscale du gouvernement. Les finances publiques sont toujours à la merci des événements, et c'est pourquoi le gouvernement a toujours la possibilité de déposer une mise à jour s'il le juge nécessaire.

Par le passé, dans la foulée d'événements comme les attentats du 11 septembre 2001... Le gouvernement avait déposé un budget en décembre, ce qui ne correspond pas du tout au cycle normal. Bref, il est toujours possible de déposer une mise à jour.

M. Irek Kusmierczyk: Certains postes des budgets supplémentaires des dépenses sont assujettis au contrôle diligent du Conseil du Trésor, qui vise essentiellement à ce que les deniers publics soient dépensés judicieusement.

Si le budget principal des dépenses est mis en concordance avec le budget, y aurait-il un risque quelconque de nuire à ce processus d'analyse approfondie avant qu'il soit soumis au vote?

● (1320)

M. Yves Giroux: Oui, c'est une possibilité, surtout si le ministère des Finances et le Secrétariat du Conseil du Trésor ne se consultent pas ou si leur collaboration n'est pas optimale.

D'expérience, après avoir travaillé sur plusieurs budgets, je sais que ces obstacles ne sont pas surmontables. L'important est qu'il y ait une collaboration étroite entre le ministère des Finances et le Secrétariat du Conseil du Trésor, le SCT, relativement aux mesures budgétaires envisagées et adoptées, et que le contrôle diligent du Conseil du Trésor soit effectué, autant que possible, avant le dépôt du budget. De cette façon, les mesures prévues dans le budget pourraient être intégrées aux budgets principaux et supplémentaires des dépenses.

M. Irek Kusmierczyk: Concernant le plan des dépenses du gouvernement, vous faites observer dans votre rapport sur le Budget principal des dépenses qu'il a augmenté les prestations pour les aînés de 4,9 %, soit 2,9 milliards de dollars. Vous soulignez que durant la même période, la proportion de personnes de plus de 65 ans à faible revenu a diminué de manière constante et devrait continuer de diminuer lentement à moyen terme.

Pouvez-vous nous expliquer ces chiffres? Pourquoi les Canadiens de plus de 65 ans sont-ils moins nombreux à avoir un faible revenu?

M. Yves Giroux: Je vais devoir vous revenir pour ce qui est du détail.

Ce que je peux vous dire, c'est que c'est la démographie qui explique la hausse des dépenses liées aux prestations pour les aînés. La population des 65 ans et plus augmente. La hausse des prestations inclut notamment l'augmentation ponctuelle des dépenses législatives liées au Supplément de revenu garanti en raison du versement unique de prestations d'aide liées à la pandémie.

M. Irek Kusmierczyk: Existe-t-il un lien de cause à effet entre la décision du gouvernement d'investir plus d'argent au profit des aînés et la baisse du nombre de ceux qui vivent dans la pauvreté ou qui sont à faible revenu? Est-ce une conclusion qui pourrait être tirée?

M. Yves Giroux: Oui, c'est très possible, surtout dans le cas des aînés à faible revenu qui touchent le Supplément de revenu garanti. On peut penser que la hausse des prestations a eu pour effet de diminuer le nombre de ceux qui vivent sous le seuil de la pauvreté ou du faible revenu.

M. Irek Kusmierczyk: Je comprends. Merci, monsieur Giroux.

Est-ce qu'il me reste du temps, monsieur le président?

Le président: Il vous reste une minute.

M. Irek Kusmierczyk: Parfait.

Votre plan de travail comporte une section d'« analyse stochastique de la viabilité de la dette ». Pouvez-vous nous expliquer, dans la langue du commun des mortels, ce qu'est une « analyse stochastique de la viabilité de la dette »?

M. Yves Giroux: Je présume, monsieur le président, que je n'ai pas 30 minutes, alors je vais essayer de faire une synthèse rapide.

Cette analyse de la trajectoire anticipée de la dette et des déficits se fonde sur différents scénarios. Nous effectuons différentes modélisations de chocs sur la base de variables économiques importantes, et nous analysons leurs effets sur la trajectoire de la dette au cours des années à venir.

M. Irek Kusmierczyk: Si je comprends bien, vous exécutez un algorithme, ou un autre instrument, en utilisant différents scénarios, et vous examinez l'éventail des résultats possibles.

M. Yves Giroux: Exactement. Nous faisons des simulations pour établir la trajectoire la plus probable dans une fourchette à 25 à 75 %, et nous le faisons aussi pour des scénarios comprenant des circonstances exceptionnelles.

Le président: Merci, monsieur Giroux.

Je donne maintenant la suivante à Mme Vignola, pour six minutes.

[Français]

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

Je remercie de nouveau les témoins d'être parmi nous.

Je vais revenir sur les 15 milliards de dollars dont M. Paul-Hus a parlé tout à l'heure.

Au Comité, nous avons eu beaucoup de difficulté à savoir à quoi cette somme allait servir. Finalement, nous avons appris qu'elle était liée à des dépenses d'immobilisation n'ayant pas encore été approuvées par le Conseil du Trésor, sans plus d'information.

Avez-vous plus d'information que nous à ce sujet?

M. Christopher Penney: Nous n'avons pas d'autres renseignements là-dessus, malheureusement.

Mme Julie Vignola: D'accord.

Dans votre rapport intitulé « Budget de 2022: considérations pour les parlementaires », vous indiquez que « [...] les prévisions du secteur privé relatives au PIB national [...] ont été majorées de 41 milliards de dollars par année, en moyenne, sur la période de 2021 à 2026, essentiellement en raison de l'augmentation de l'inflation du PIB à court terme. »

J'ai deux questions à ce sujet.

Quelle est votre opinion sur cette majoration? Est-elle optimiste, réaliste ou pessimiste?

À moyen terme, si l'inflation dure plus longtemps que ce que tout un chacun tente de prédire, comment cela toucherait-il le budget? À quoi devrions-nous nous attendre?

• (1325)

M. Yves Giroux: Au moment où ces prévisions ont été faites, je crois qu'elles étaient réalistes. Depuis qu'elles ont été établies et publiées, on voit que l'inflation se maintient. Si les prévisionnistes du secteur privé refaisaient ces mêmes prévisions aujourd'hui, le montant de 41 milliards de dollars serait fort probablement révisé à la hausse, étant donné que rien n'indique que l'inflation va se résorber.

Concernant l'autre question sur les répercussions d'une inflation soutenue, évidemment, il y a la hausse des prix, mais j'imagine que vous parlez surtout de l'incidence que cela aurait sur les finances publiques. Étant donné que le gouvernement fédéral prélève 14 % ou 15 % du PIB, grosso modo, en taxation et en imposition, si l'inflation est plus élevée, ses dépenses vont aussi augmenter un peu pour compenser le coût grandissant de certaines prestations et des biens et services qu'il achète. Ses dépenses de fonctionnement vont également croître. Toutefois, ses revenus vont aussi augmenter dans une mesure comparable à l'inflation.

Il est difficile de déterminer précisément l'incidence sur les finances publiques, car cela dépend de la source de l'inflation. Est-ce surtout le pétrole et l'énergie, ou est-ce plutôt les produits importés? Actuellement, c'est surtout l'énergie et les carburants fossiles, et cela a donc un effet favorable sur les finances publiques.

Mme Julie Vignola: Dans le même rapport, vous faites remarquer que « [l']élargissement des vérifications de l'ARC entraînera probablement une augmentation du nombre d'oppositions et d'appels des contribuables », et que le budget de 2022 ne prévoit pas de fonds à ce sujet.

Avez-vous eu l'occasion de faire aussi cette remarque aux responsables du gouvernement? Si c'est le cas, comment ont-ils réagi relativement à cela?

M. Yves Giroux: Nous n'avons pas communiqué directement avec l'Agence du revenu du Canada, ou ARC, ni avec le ministère des Finances, ni avec le gouvernement en général. Nous publions nos rapports, et les gens des ministères et du gouvernement sont libres de les lire ou non. Je suppose qu'ils ont été lus, mais nous n'avons pas eu de réactions de la part de l'Agence du revenu du Canada ou du ministère des Finances sur cette conclusion.

À ma connaissance, nous n'avons pas eu de précisions non plus. Nous ne nous sommes pas fait dire que nous nous étions trompés ou que nous avions raté des choses. Nous n'avons pas eu de rétroaction à ce sujet.

Mme Julie Vignola: La surprise risque donc d'apparaître dans le Budget supplémentaire des dépenses (A), pour lequel il y a eu un breffage à l'interne le 28 avril dernier.

M. Yves Giroux: C'est possible. Il se peut toutefois que l'ARC réaffecte des ressources à l'interne pour augmenter celles allouées à ces secteurs. Ce sera peut-être fait dans quelques mois ou dans quelques années, lorsque l'effet sur les appels ou les oppositions va se faire sentir sur les opérations. Il pourrait aussi y avoir un changement dans les opérations internes de l'ARC pour traiter cet afflux prévu d'objections.

Mme Julie Vignola: Dans le même paragraphe, vous mentionnez aussi que « [...] le rendement de l'ARC au chapitre de la perception des arriérés est inférieur à la moyenne des pays comparables. »

J'aimerais vous poser deux questions à ce sujet.

Premièrement, quelles sont les répercussions des délais quant à la perception des arriérés, le cas échéant?

Deuxièmement, quels sont les pays qui sont particulièrement performants, et que pourrions-nous améliorer pour être aussi performants qu'eux?

M. Yves Giroux: Les répercussions d'une augmentation des arriérés sont de deux ordres. D'abord, des intérêts s'accumulent sur les arriérés, parce que l'Agence du revenu du Canada perçoit des intérêts sur les sommes non payées qui lui sont dues, ce qui est tout à fait justifié. Malheureusement, cela veut aussi dire que, plus on tarde à percevoir des montants dus à la Couronne ou à l'Agence du revenu du Canada, plus le risque de défaut de paiement s'accroît. Il est possible que les contribuables fassent faillite et quittent le Canada, par exemple.

Quant aux pays les plus performants, malheureusement, je n'ai pas ces renseignements en ce moment, mais nous pouvons certainement vous les fournir par écrit à la suite de cette réunion.

• (1330)

Mme Julie Vignola: Je vous remercie, monsieur Giroux.

[Traduction]

Le président: Merci, monsieur Giroux.

Le prochain intervenant sera M. Johns, pour six minutes.

M. Gord Johns (Courtenay—Alberni, NPD): Merci beaucoup de venir nous rencontrer et de faire un travail essentiel.

Pouvez-vous nous parler de la COVID-19 et de ses répercussions sur vos activités et sur la préparation des budgets au sein du gou-

vernement? J'imagine que vous faites face à beaucoup de défis. Pourriez-vous nous toucher quelques mots à propos de certains de ces défis?

M. Yves Giroux: Le grand défi pour notre bureau, et c'est toujours d'actualité, a été d'absorber la charge de travail apportée par les dépenses que le gouvernement a dû engager.

Au début de la pandémie, comme les Canadiens recevaient très peu d'information à la situation budgétaire, nous avons dû mettre les bouchées doubles pour leur fournir cette information. Pour les employés et tout le personnel du Bureau, la production d'une estimation indépendante du coût des multiples mesures adoptées représentait un travail énorme. C'est une des répercussions que nous avons vécues.

De plus, comme des millions de Canadiens, nos employés ont dû travailler à distance pendant une assez longue période au cours des deux dernières années. Certains continuent de le faire, à temps partiel du moins. Là aussi, il a fallu s'adapter et relever des défis, mais nous sommes loin d'avoir été les seuls dans cette situation.

Pour ce qui concerne la situation fiscale, comme nous l'avons vu, il est clair que les dépenses et le déficit du gouvernement ont fait un bond spectaculaire. La situation n'est pas encore revenue à la normale, et il essaie d'abaisser les dépenses extraordinaires liées à la COVID-19 et de revenir à des niveaux de déficit plus normaux et plus près de ce qu'ils étaient avant la pandémie.

M. Gord Johns: Dans votre rapport sur le Budget des dépenses principales 2022-2023, vous mentionnez que le Transfert canadien en matière de santé, qui est évidemment le plus important transfert fédéral aux provinces et aux territoires, devrait augmenter de 2,1 milliards de dollars, ou 4,8 %, et atteindra 45,2 milliards de dollars à la fin du présent exercice.

Selon vos projections, ce transfert atteindra 56,1 milliards de dollars d'ici à 2026-2027 pour compenser la hausse des dépenses de santé. Comme vous le savez, les premiers ministres des provinces et des territoires ont demandé au gouvernement d'augmenter la part des dépenses de santé couvertes par le transfert en matière de santé.

La formule utilisée pour calculer ce transfert devrait-elle être révisée?

M. Yves Giroux: C'est une excellente question, mais je ne crois pas être le mieux placé pour y répondre. Elle concerne en effet des politiques et c'est au gouvernement de décider à quel rythme il voudra augmenter le Transfert canadien en matière de santé.

M. Gord Johns: Dans ce cas, avez-vous analysé ce qu'il en coûterait pour augmenter de manière importante la part du fédéral pour revenir à un partage moitié-moitié, conformément à ce qui avait été négocié initialement par Tommy Douglas relativement aux soins de santé?

Avez-vous fait une analyse des coûts associés à chaque point de pourcentage d'augmentation pour atteindre une part de 50 %?

M. Yves Giroux: Je ne me rappelle pas si une telle analyse des coûts a été faite, du moins pas depuis ma nomination. Nous l'avons peut-être faite, mais je ne m'en souviens pas. Toutes mes excuses si elle a été effectuée, mais je ne crois pas.

M. Gord Johns: Il y a actuellement dans notre pays plus de 235 000 personnes qui sont sans abri. Avez-vous calculé les coûts globaux de cette situation pour le système de santé et le système de justice pénale? Il est notoire que ces personnes ont souvent des démêlés avec la justice pénale ou ont besoin de soins en santé mentale. Avez-vous estimé ce qu'il en coûte à la société?

M. Yves Giroux: Là encore, ma réponse vous décevra sans doute, mais nous n'avons pas fait ces calculs. Ce serait un travail titanesque car, comme vous l'avez indiqué, il y a une multitude de coûts à prendre en compte. Ce serait assez complexe et non, nous n'avons jamais fait une pareille analyse.

M. Gord Johns: Puisque les coûts sont aussi élevés, ne pensez-vous pas qu'il serait important de savoir de quoi il retourne au juste et que le gouvernement devrait vous donner les ressources nécessaires pour faire ce travail? C'est essentiel si nous voulons aller à la racine des problèmes et trouver des solutions qui coûteront moins cher aux contribuables, ne pensez-vous pas?

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

M. Gord Johns: Auriez-vous actuellement les ressources nécessaires pour effectuer cette analyse?

M. Yves Giroux: Si je donne le feu vert à une estimation des coûts engendrés par un problème aussi vaste et aussi complexe, ce sera certainement au détriment d'autres aspects de mon mandat.

M. Gord Johns: Sans faire l'impasse sur d'autres aspects de votre mandat... Si vous disposiez de ressources supplémentaires pour faire ce travail, pourriez-vous poursuivre vos activités dans les autres sphères de votre mandat?

M. Yves Giroux: Nous pourrions assurément réfléchir à des moyens d'y arriver. Étant donné qu'il s'agit d'un problème multidimensionnel, je ne suis pas certain que nos estimations seraient sans failles, mais nous serions probablement en mesure d'obtenir une approximation raisonnable de multiples coûts.

M. Gord Johns: Outre le logement, ces personnes sont évidemment aux prises avec des problèmes de toxicomanie, qui ont causé la mort de 27 000 Canadiens depuis 6 ans. Avez-vous calculé les coûts de la criminalisation?

D'après le rapport des experts siégeant au groupe de travail sur la consommation de substances, les coûts s'établissaient à 6,4 milliards de dollars uniquement pour les services de police en 2017. Cela fait cinq ans. Étant donné que le groupe d'experts créé par Santé Canada a conclu que la criminalisation des personnes qui consomment des substances cause plus de tort que de bien, le DPB en a-t-il fait une analyse des coûts?

• (1335)

M. Yves Giroux: Nous avons analysé les coûts de l'abrogation de certaines peines minimales obligatoires pour certains types d'infractions, mais pas ceux des infractions criminelles liées aux drogues.

M. Gord Johns: Et votre bureau a-t-il des projets en ce sens?

M. Yves Giroux: Pas pour le moment, mais si le Comité nous le demande, nous allons voir si c'est faisable et, le cas échéant, nous allons entreprendre ce travail.

Le président: Merci, monsieur Johns.

Nous passons à la seconde série de questions, avec M. McCauley pour commencer. Vous avez cinq minutes.

M. Kelly McCauley (Edmonton-Ouest, PCC): Bienvenue à nouveau. Je suis content de vous revoir.

Nous avons discuté avec beaucoup de témoins ces derniers temps du dossier de la construction navale. Cette semaine, des représentants d'Irving ont parlé de l'écart considérable entre leur évaluation des coûts et celle du gouvernement. Des témoins nous ont parlé de la hausse des prix de l'acier et de l'inflation due à la COVID-19, quoique les cours à terme de l'acier aient beaucoup baissé, et ceux du cuivre aussi.

Serait-il difficile pour vous de nous donner une estimation à jour des coûts des projets précédents de navires de combat de surface canadiens et de navires de patrouille extracôtiers et de l'Arctique?

M. Yves Giroux: C'est tout à fait faisable, mais nous n'avons pas vraiment reçu de nouvelles données qui changeraient pour la peine notre estimation précédente des coûts. Je suis assez affirmatif parce que je sais que cette analyse était précise et rigoureuse. Cela dit, nous pourrions certainement la réviser si le Comité le souhaite.

M. Kelly McCauley: Je ne vais pas vous faire perdre votre temps alors. Je m'apprêtais à proposer une motion en ce sens, mais je ne pense pas que ce soit nécessaire.

Que pensez-vous de ce que d'autres témoins nous ont dit concernant les hausses vertigineuses des coûts et des prix de l'acier et du cuivre provoquées par la COVID-19? Ces témoignages doivent-ils être pris au sérieux ou avec un grain de sel?

M. Yves Giroux: Nous avons réalisé une analyse de sensibilité pour savoir ce qui surviendrait, par exemple, si la construction des navires est retardée d'une année ou deux. Nous avons fait des estimations... Cette analyse de sensibilité nous dit à quoi nous attendre sur le plan de l'augmentation des coûts si la construction de ces navires est retardée à cause de la COVID-19.

C'est un fait que le coût des matériaux a augmenté, et si le Comité nous demande de réviser notre estimation, nous le ferons volontiers.

M. Kelly McCauley: Si vous ne pensez pas que c'est nécessaire, je vais vous épargner ce travail.

Le crédit 10 pour le SCT a toujours été une énigme pour moi. Traditionnellement, pendant une décennie, il prévoyait 3 millions de dollars, ou 5 millions de dollars. Tout à coup, la somme de 152 millions de dollars est inscrite pour ce crédit dans le Budget principal des dépenses.

Les représentants du SCT nous ont dit qu'ils ne pouvaient pas nous dire à quoi servirait cet argent puisqu'ils ne le savaient pas encore ou, s'ils le savaient, ils ne connaissaient pas encore les coûts exacts. Autant vous dire qu'un voyant rouge s'est allumé.

Trouvez-vous juste qu'il y ait de telles sommes affectées au crédit 10? Ne serait-il pas plus judicieux de transférer cet argent aux ministères et de l'affecter aux postes horizontaux, pour que le Parlement puisse avoir un droit de regard et se prononcer sur des projets précis?

M. Yves Giroux: Si les ministères savent combien d'argent ils ont besoin pour une initiative horizontale, il est clair que l'affectation de fonds à chacun des ministères concernés serait plus transparente et vous permettrait à vous, les parlementaires, de savoir exactement ce que vous devez approuver. Si ces fonds sont affectés par le Secrétariat du Conseil du Trésor ou le Conseil du Trésor à un crédit central, c'est probablement parce qu'ils ne savent pas comment les affecter. Autrement, il est de loin préférable d'affecter les fonds à des ministères précis.

M. Kelly McCauley: S'ils ne savent pas comment affecter les fonds, à mon avis, c'est parce que le travail de préparation n'est pas terminé. Dans ce cas, ne serait-il pas mieux de les inscrire dans un budget supplémentaire des dépenses (A) ou (B)?

M. Yves Giroux: Oui, ce serait probablement préférable mais, comme je l'ai dit, les ministres et le gouvernement ont peut-être d'autres raisons d'affecter les fonds à un crédit sur une base horizontale. Cela dit...

M. Kelly McCauley: Ce n'est certainement pas la méthode la plus transparente ou la plus efficace pour soumettre les dépenses du gouvernement à l'approbation des parlementaires.

M. Yves Giroux: Effectivement. Elle est peut-être plus pratique, mais elle n'est pas plus transparente.

● (1340)

M. Kelly McCauley: Vous avez parlé d'harmoniser les budgets des dépenses et le budget.

J'aimerais vous entendre davantage à ce propos. Nous avons énormément discuté de la réforme des budgets des dépenses. Devant le Sénat — le mois dernier, je crois —, des représentants du Conseil du Trésor ont affirmé qu'ils avaient pour ainsi dire renoncé à cette réforme. Que doit-on déduire de cette déclaration concernant les efforts pour améliorer la transparence et la capacité des parlementaires et des contribuables de savoir où va l'argent, ou de demander des comptes au gouvernement en place et à ceux qui suivront?

M. Yves Giroux: Nous pourrions en déduire que l'harmonisation de ces processus ne fait pas partie des priorités du gouvernement. Il est évident que l'harmonisation de ces deux documents et de ces processus d'une grande importance améliorerait la transparence et faciliterait votre travail collectif. C'est tout ce que je peux dire pour le moment.

M. Kelly McCauley: Concernant la date de dépôt du prochain budget... Même s'il n'y a pas de loi à ce sujet, je sais qu'en Australie, depuis la Première Guerre mondiale, le budget annuel est toujours présenté au cours du même mois. Plusieurs pays membres de l'Organisation de coopération et de développement économiques ont adopté une date fixe.

Est-ce si compliqué de décréter une date fixe pour le dépôt du budget?

M. Yves Giroux: Non, ce n'est pas compliqué et c'est très faisable.

Comme vous l'avez souligné, c'est ce qui se fait dans d'autres pays ou, s'il n'y a pas de date fixe, une période assez courte est prévue pour le dépôt des budgets. C'est donc très faisable et je sais que bon nombre des fonctionnaires qui préparent les budgets seraient très heureux.

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

Nous passons à M. Bains, pour cinq minutes.

M. Parm Bains (Steveston—Richmond-Est, Lib.): Merci, monsieur le président. Je remercie également les témoins d'être avec nous.

Lors de la 42^e législature, un projet pilote a été lancé pour harmoniser les budgets des dépenses. Monsieur Giroux, comment ce projet a-t-il été reçu au Bureau du DPB?

M. Yves Giroux: L'expérience a été assez intéressante du point de vue de l'harmonisation, ou du moins des tentatives pour harmoniser les processus budgétaires ou des budgets des dépenses. Toutefois, étant donné que les budgets des dépenses étaient... Les échéanciers ont été modifiés. L'expérience n'a pas été tout à fait concluante en raison de la date relativement tardive du budget, soit à la fin de mars ou en avril. Ce retard a nui aux résultats.

M. Parm Bains: Le fait que les parlementaires ont été appelés à approuver les dépenses avant le Conseil du Trésor a-t-il posé problème?

M. Yves Giroux: Je dirais que certaines personnes s'en sont formalisées parce que les propositions n'ont pas pu être soumises à l'examen complet ou rigoureux des ministres du Conseil du Trésor. Sauf que ce n'est pas vraiment grave puisqu'ils peuvent aussi examiner les dépenses proposées après leur approbation par le Parlement.

M. Parm Bains: Le projet a-t-il donné des résultats que vous seriez prêt à défendre ou, sinon, que faudrait-il faire différemment pour obtenir les résultats escomptés?

M. Yves Giroux: Il serait vraiment utile pour les parlementaires serait d'avoir un portrait plus complet des dépenses du gouvernement quand ils reçoivent des demandes d'autorisation. Les mesures prévues dans le budget pourraient être incluses dans le budget principal des dépenses quand on demande leur approbation aux parlementaires. Ce serait préférable au plan des dépenses du gouvernement, qui leur donne un portrait incomplet.

M. Parm Bains: Quelle a été la réaction des parlementaires?

M. Yves Giroux: Parmi les parlementaires qui ont donné leur avis, du moins ceux dont j'ai eu connaissance, ils étaient pour la plupart contents que quelque chose ait été tenté, mais les résultats ne les ont pas vraiment impressionnés. Le dépôt tardif du budget n'a pas permis l'inclusion de l'entièreté des mesures qu'il propose dans le budget principal des dépenses.

M. Parm Bains: D'accord.

Concernant la Cité parlementaire, la modernisation des locaux du gouvernement fédéral, leur revitalisation... Pensez-vous qu'il faudra plus d'argent pour ce projet?

M. Yves Giroux: Malheureusement, c'est une question à laquelle je ne peux pas répondre. Je n'ai pas vraiment travaillé sur ce dossier ces derniers mois, et je ne peux donc pas vous dire s'il faudra des fonds supplémentaires pour le chantier de la Cité parlementaire.

● (1345)

M. Parm Bains: Monsieur le président, est-ce que j'ai encore du temps?

Le président: Vous avez encore 1 minute et 40 secondes.

M. Parm Bains: Très bien. Je vais l'offrir à mes collègues, si quelqu'un en veut. Je n'ai pas d'autres questions pour l'instant.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Bains.

Je vais donner 30 secondes de plus à Mme Vignola, qui devait avoir deux minutes et demie. Elle aura donc la parole pour trois minutes, et M. Johns également.

[Français]

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

Depuis quelques semaines, le Comité étudie le budget, comme vous le savez. Pour ce qui est du Bureau du directeur parlementaire du budget, c'est-à-dire votre bureau, une somme de 7,4 millions de dollars lui a été allouée pour l'exercice 2022-2023.

Ce montant est-il suffisant, étant donné la charge de travail incroyablement qui incombe à votre équipe? Je sais que votre bureau comprend une quarantaine d'employés.

J'ai déjà posé cette question et l'on m'a répondu que cela correspondait au nombre d'employés à temps plein. C'est bien de parler du nombre d'employés à temps plein, mais ce montant est-il suffisant pour bien faire tout le travail que vous avez à faire?

M. Yves Giroux: Je vous remercie de la question.

En toute honnêteté, je crois que c'est suffisant pour remplir le mandat qui nous a été confié par le Parlement. Le fait que nous ne dépensons pas la totalité de notre budget est une indication que nous avons assez d'argent, du moins pour l'instant.

Le financement qui nous a été accordé est suffisant pour que nous puissions nous acquitter de notre tâche et répondre aux demandes qui nous sont adressées. Cela est dû, en bonne partie, à la très haute productivité et au dévouement des employés du Bureau.

Mme Julie Vignola: Je pense que tout le monde reconnaît cela.

Je vais maintenant revenir sur le rapport dont nous avons parlé tout à l'heure.

Vous avez mentionné que, au cours des prochaines années, les déficits budgétaires du gouvernement fédéral seraient plus élevés par rapport aux perspectives présentées dans le budget de 2022.

Sur quels facteurs s'appuient ces prévisions, qui sont moins reluisantes que ce qui était annoncé?

M. Yves Giroux: Cela est surtout dû au fait que, outre la mention de plusieurs initiatives, le budget n'incluait pas beaucoup d'autres engagements, pour diverses raisons qui appartiennent au gouvernement.

Par exemple, beaucoup d'engagements de la plateforme électorale du Parti libéral, qui forme le gouvernement, ne sont pas inclus dans le budget. Le budget ne tenait pas compte non plus des pressions exercées par les gouvernements provinciaux désireux d'obtenir plus de financement dans le domaine de la santé. Le budget n'incluait pas les engagements qui ont été pris pour répondre à ces demandes ni les engagements du gouvernement pour ce qui est de hausser les dépenses dans certains secteurs, notamment en défense nationale, afin d'atteindre ou, du moins, de se rapprocher de la cible de 2 % du PIB.

C'est pourquoi je soupçonne que le déficit pourrait être plus élevé dans les années à venir, à moins que les taxes et l'imposition soient haussées pour permettre au gouvernement de respecter les cibles budgétaires mentionnées dans le budget de 2022.

Mme Julie Vignola: Le taux directeur de la Banque du Canada est en hausse. Nul ne sait s'il va continuer d'augmenter, mais nous pouvons le supposer.

Qu'est-ce que la hausse du taux directeur aura pour conséquence quant au budget?

Je vous demanderais de répondre brièvement.

M. Yves Giroux: Vous avez été un peu cruelle en me demandant de répondre brièvement.

Mme Julie Vignola: Comme la cloche vient de commencer à sonner, je vous demanderais de bien vouloir nous transmettre votre réponse par écrit.

M. Yves Giroux: D'accord.

Mme Julie Vignola: Je vous remercie.

[Traduction]

Le président: Merci.

Monsieur Johns, vous avez trois minutes.

M. Gord Johns: Je vous réitère mes remerciements pour votre travail et votre présence devant le Comité.

La ministre des Finances a annoncé la vente à profit des éléments d'actifs liés au réseau de Trans Mountain, TMX. Selon la ministre, il s'agit d'une décision judiciaire sur le plan financier.

Je serais surpris si votre bureau en vient à la conclusion que cette vente permettra au gouvernement de récupérer les coûts engagés dans le projet TMX. Pouvez-vous nous dresser un état des lieux des conséquences de la COVID-19 et de la hausse des coûts qui s'est ensuivie? Nous savons que le gouvernement vient d'accorder une garantie de prêt de 10 millions de dollars. Pouvez-vous nous dire comment le gouvernement épongera cette facture?

M. Yves Giroux: Le projet de pipeline Trans Mountain a atterri sur nos pupitres à quelques reprises depuis trois ans et demi. Chaque fois que nous avons eu à faire un examen, et notamment quand il y a eu des retards dans la construction et la mise en activité, il devenait de moins en moins probable que le gouvernement puisse vendre le pipeline plus cher que ce qu'il a payé pour l'achat et la construction. Il est très probable qu'il perdra de l'argent en vendant le pipeline Trans Mountain et les agrandissements, même si les prix du pétrole atteignent des sommets.

Les prix du pétrole n'ont pas vraiment d'incidence sur les droits. À l'inverse, les volumes ont une incidence directe sur les revenus générés par le pipeline Trans Mountain. Considérant les retards dans la construction et des coûts supplémentaires associés, nous pensons que le gouvernement vendra probablement à perte.

● (1350)

M. Gord Johns: Tom Sanzillo, le directeur de l'analyse financière de l'Institute for Energy Economics and Financial Analysis, a reproché à la ministre des Finances d'avoir voulu nous induire grossièrement en erreur quand elle a affirmé que le Canada n'investirait pas d'autre argent dans TMX.

Selon vos prévisions, outre la garantie de prêt, le gouvernement devra-t-il dépenser plus d'argent?

M. Yves Giroux: C'est difficile pour moi de répondre directement à votre question.

Le plus probable est que le gouvernement... C'est difficile de dire s'il va dépenser plus d'argent. L'issue la plus plausible est que le prix de vente sera inférieur aux dépenses engagées par le gouvernement, ou aux dépenses totales avant la vente.

M. Gord Johns: Et si le gouvernement ne vend pas le pipeline, s'il reste un bien public, qu'arrivera-t-il? Dans combien d'années les contribuables canadiens pourront-ils rembourser cette dette?

M. Yves Giroux: Je ne peux pas vous répondre de mémoire. Il faudrait effectuer quelques simulations pour avoir une idée plus précise.

M. Gord Johns: Est-ce de l'ordre de 50, 60, 80, 100, voire 200 ans?

M. Yves Giroux: Tout dépend des scénarios... Par exemple, des paramètres comme le profil de production et le recours à d'autres modes de transport du pétrole...

M. Gord Johns: En supposant qu'il y aura une demande. Là est toute la question.

Merci.

Le président: Merci.

Je donne maintenant la parole à M. Lobb, pour cinq minutes.

M. Ben Lobb (Huron—Bruce, PCC): Merci beaucoup. Je vais partager mon temps avec M. McCauley.

En premier lieu, j'aimerais vous demander si vous avez déjà projeté de faire une comparaison de prix en vue de l'installation d'une cale sèche dans la circonscription de M. Johns. Est-ce quelque chose qui a été fait?

Je suis désolé. C'est devenu une blague récurrente. Si jamais vous n'avez plus de travail, c'est ce qu'il vous demanderait de faire.

On parle de plus en plus d'identification numérique et de gouvernement numérique. Lors de notre dernière rencontre avec le Conseil du Trésor sur le gouvernement numérique, il a été question de rationalisation des services, de 270 points de connexion, et ce genre de choses. D'après ce que j'ai compris, de grosses dépenses sont prévues, de l'ordre de plusieurs milliards de dollars. Avez-vous eu la chance de sonder un peu le terrain, d'estimer les coûts?

M. Yves Giroux: Non, je n'ai pas eu cette chance, et aucune demande ne m'a été faite, du moins pas que je sache, de sonder le terrain numérique, si je peux m'exprimer ainsi.

M. Ben Lobb: D'accord. Nous allons sans doute vous demander de jeter un œil là-dessus à un moment donné.

Dans un autre ordre d'idées, et je ne crois pas révéler un secret d'État... En fait, je reçois beaucoup de demandes de fournisseurs, et j'imagine que c'est la même chose pour mes collègues députés, qui ont des contrats avec le gouvernement dans les domaines du matériel informatique et des logiciels, l'infonuagique et ce genre de trucs, et qui en ont beaucoup à dire sur les capacités, les coûts et les méthodes d'approvisionnement. Avez-vous déjà examiné ce dossier pour déterminer si nous en avons pour notre argent? Les demandes de propositions du gouvernement lui permettent-elles d'acheter le bon matériel informatique et d'assurer que les réseaux sont suffisamment rapides et sûrs? Avez-vous procédé à une analyse à ce sujet, ou est-ce quelque chose d'envisageable?

M. Yves Giroux: Nous avons fait une analyse dans le tristement célèbre dossier du système de paie Phoenix. On nous a demandé d'établir les coûts d'une mise à niveau, du remplacement ou de la correction des défaillances du système Phoenix, en donnant la priorité au remplacement. Beaucoup d'intervenants nous ont dit que ce n'était certainement pas une expérience à répéter.

Quant à votre question de savoir si nous avons fait une analyse de la question de l'approvisionnement en général et des problèmes liés aux logiciels et au matériel informatique, ma réponse est non. Nous n'avons jamais fait une telle analyse.

M. Ben Lobb: Je vais céder la parole à M. McCauley.

M. Kelly McCauley: Merci beaucoup.

J'ai une brève question pour vous, monsieur Giroux.

Dans les Comptes publics, à la page 18, dans la section sur la comptabilisation des achats par la Banque du Canada d'obligations du gouvernement, il est question de pertes nettes de 19 milliards de dollars. Dans un langage simplifié, pouvez-vous nous expliquer à quoi renvoient ces 19 milliards de dollars et ce qui a mené à des pertes de cette ampleur? S'agit-il seulement d'une perte comptable qui sera recouvrée ultérieurement?

• (1355)

M. Yves Giroux: Encore une fois, monsieur le président, je présume que je n'ai pas plus de 60 minutes pour répondre à toutes ces questions.

La réponse courte est que la Banque a acheté des obligations sur le marché, au prix du marché, et que le rendement ou le taux d'intérêt de ces titres garantis étaient plus élevés par rapport à ce qui était offert à ce moment. Dans le marché obligataire, la valeur du capital augmente quand le taux d'intérêt d'une obligation dépasse ce qui est offert à un moment précis. C'est pourquoi la Banque a dû faire une radiation: elle a payé un peu plus, soit la valeur nominale, que la valeur en capital des obligations...

M. Kelly McCauley: C'est donc une perte véritable de 19 milliards de dollars?

M. Yves Giroux: Oui et non, et plus non que oui probablement. C'est un exercice théorique puisque, au fil du temps, le gouvernement versera des intérêts à la Banque sur ces obligations qui dépasseront ceux qu'elle aurait obtenus si elle avait acheté les obligations émises à ce moment. Elle a payé plus en capital pour compenser le fait que les obligations lui rapportent plus en intérêts. Au bout du compte, cela revient au même.

M. Kelly McCauley: C'est ni plus ni moins comme si la Banque imprimait de l'argent, non? Pourrait-on dire que c'est un exemple un peu rudimentaire de la théorie monétaire moderne à l'œuvre?

M. Yves Giroux: Pas du tout. Personnellement, je me tiens loin de la théorie monétaire moderne. Ce n'est pas strictement une opération d'impression de billets au sens où les gens l'entendent. C'est pour cette raison que les économistes comme moi, nous aimons mieux parler d'allègements quantitatifs. L'impression de billets suppose généralement qu'aucun montant de passif n'est inscrit en contrepartie, et ce n'est certainement pas quelque chose qui doit être répété. Dans le cas qui nous occupe...

M. Kelly McCauley: Mais c'est un passif comptable qu'il faudra...

M. Yves Giroux: ... rembourser.

M. Kelly McCauley: Il faudra le rembourser.

M. Yves Giroux: Effectivement. Il ne disparaîtra pas comme par enchantement. Les obligations arriveront à échéance et le gouvernement devra se refinancer.

M. Kelly McCauley: [*Inaudible*] ... taux inférieurs.

Merci.

Le président: Merci, monsieur Giroux. Ce furent 60 minutes sagement utilisées.

Mme Thompson maintenant, pour cinq minutes.

Mme Joanne Thompson (St. John's-Est, Lib.): Merci, monsieur le président.

Bienvenue. La présente législature s'est amorcée sur une note un peu chaotique avec la pandémie qui perdure et d'autres dossiers difficiles. J'aimerais donc vous demander quelques précisions sur le crédit 10 dans le budget de cette année.

Dans le Budget principal des dépenses 2022-2023, les fonds de 152 millions de dollars du crédit 10 sont répartis entre les initiatives suivantes: 107 millions de dollars pour la mise en application de la politique de vaccination contre la COVID-19 au sein de l'administration publique centrale, y compris la Gendarmerie royale canadienne; 24 millions de dollars pour couvrir les réclamations liées au système Phoenix; 10 millions de dollars pour la modernisation des applications opérationnelles et leur migration vers des centres de données sécurisés ou le nuage; 7 millions de dollars pour la modernisation des programmes et du groupe professionnel des services administratifs, et un solde non affecté de 3 millions de dollars.

Est-ce que c'est exact?

Mme Kaitlyn Vanderwees (analyste, Bureau du directeur parlementaire du budget): C'est exact pour ce qui est des 152 millions de dollars, mais pour la ventilation de cette somme, je dois faire des vérifications.

Mme Joanne Thompson: Merci.

Si vous me le permettez, j'aimerais revenir à une question qui a été posée plus tôt concernant le dépôt du budget à date fixe. J'ai quelques points à soulever.

À titre de DPB, pensez-vous devoir faire de l'éducation pour éviter le genre de confusion dont nous avons parlé tout à l'heure? Devriez-vous expliquer pourquoi un budget et un budget principal des dépenses sont préparés? Pouvez-vous nous expliquer la différence en moins d'une heure?

Des députés: Oh, oh!

M. Yves Giroux: Volontiers. C'est toujours un plaisir pour moi d'expliquer ces questions fiscales et budgétaires.

Les budgets principaux et supplémentaires des dépenses sont les instruments de financement des activités du gouvernement. Comme il ne peut pas dépenser de l'argent tant que le Parlement n'a pas donné son approbation, il doit soumettre des demandes d'autorisation au titre d'un projet de loi distinct — par exemple, au titre de la Loi sur la sécurité de la vieillesse s'il veut faire approuver une dépense récurrente pour la sécurité de la vieillesse — ou au titre d'une autorisation de dépense annuelle pour le fonctionnement du Parlement, y compris pour les activités du gouvernement et des ministères. Le gouvernement peut dépenser si la législation l'y autorise. De manière générale, c'est ce à quoi servent les budgets principaux et supplémentaires des dépenses.

Le budget, en revanche, établit les priorités stratégiques et les moyens que déploiera le gouvernement pour exercer ses pouvoirs et mettre en œuvre ces priorités. En font partie les réformes des politiques fiscales et d'autres politiques qui n'ont pas d'incidences sur les dépenses. Ces exercices, bien que différents, sont très semblables.

Je suis conscient que c'est une explication assez sommaire, mais c'est le mieux que je peux faire en si peu de temps.

• (1400)

Mme Joanne Thompson: Merci.

La préparation de nombreux éléments du budget exige des consultations, ce qui est impossible sans briser le secret budgétaire. Que proposez-vous pour protéger ce secret?

M. Yves Giroux: Le gouvernement pourrait donner une idée de ses intentions sans révéler exactement combien il entend dépenser pour un projet quelconque dans les années à venir. Par exemple, s'il souhaite mettre en application une nouvelle politique ou élargir une politique existante et augmenter les crédits affectés à celle-ci seulement après qu'il a fait des consultations, il faudra du temps. Rien ne l'empêche d'entreprendre des consultations avant que les fonds soient affectés.

L'un n'empêche pas l'autre. Il faudrait certes planifier plus méthodiquement le moment des annonces, mais ce n'est pas du tout impossible.

Mme Joanne Thompson: Ce n'est peut-être pas de votre ressort, mais puis-je vous reposer la question sur l'estimation des coûts et les enjeux sociaux très importants qui sont liés au logement?

Avez-vous eu connaissance de l'intégration de mesures d'innovation sociale ou de financement social dans une structure d'estimation des coûts aux fins de l'accroissement des affectations budgétaires? Je conçois bien que votre travail n'est pas de régler des problèmes, mais savez-vous si des ressources sont mises à profit de manière créative pour régler des problèmes sociaux graves ou importants?

M. Yves Giroux: Il doit y avoir eu de telles propositions novatrices, mais pour le moment, rien ne vient à l'esprit, malheureusement. Je suis désolé.

Mme Joanne Thompson: Merci.

Le président: Merci, monsieur Giroux.

Sur ce, nous en sommes à la fin de nos questions. Je tiens à remercier MM. Giroux et Penney et Mme Vanderwees d'être venus et de nous avoir attendus au début. Je vous remercie de vos réponses. Nous serions heureux de vous revoir.

Cela dit, comme les membres du Comité le savent, l'ordre de renvoi relatif à l'étude en comité du Budget principal des dépenses expire le mardi 31 mai 2022. Si le Comité estime avoir terminé cette étude, nous pouvons passer à la prise de décision sur les crédits qui lui ont été renvoyés.

En tout, 21 crédits du Budget principal des dépenses 2022-2023 ont été renvoyés au Comité. À moins que quelqu'un ne s'y oppose, je vais demander le consentement unanime du Comité pour regrouper les crédits afin de prendre une décision.

Y a-t-il consentement unanime pour procéder ainsi?

Des voix: D'accord.

Le président: Merci beaucoup.

Est-ce que tous les crédits prévus dans le Budget principal des dépenses 2022-2023, moins les montants attribués dans les crédits provisoires, qui ont été renvoyés au Comité sont adoptés?

SOCIÉTÉ CANADIENNE DES POSTES

Crédit 1 — Paiements à la Société à des fins déterminées.....22 210 000 \$

(Le crédit 1 est adopté avec dissidence)

ÉCOLE DE LA FONCTION PUBLIQUE DU CANADA

Crédit 1 — Dépenses de programmes.....62 991 464 \$

(Le crédit 1 est adopté avec dissidence)

SECRETARIAT DES CONFÉRENCES INTERGOUVERNEMENTALES CANADIENNES

Crédit 1 — Dépenses de programmes.....5 613 899 \$

(Le crédit 1 est adopté avec dissidence)

BUREAU CANADIEN D'ENQUÊTE SUR LES ACCIDENTS DE TRANSPORT ET DE LA SÉCURITÉ DES TRANSPORTS

Crédit 1 — Dépenses de programmes.....31 924 200 \$

(Le crédit 1 est adopté avec dissidence)

COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE

Crédit 1 — Paiements à la Commission pour les dépenses de fonctionnement.....75 875 420 \$

Crédit 5 — Paiements à la Commission pour les dépenses en capital.....78 341 049 \$

(Les crédits 1 et 5 sont adoptés avec dissidence)

BUREAU DU SECRÉTAIRE DE LA GOUVERNEURE GÉNÉRALE

Crédit 1 — Dépenses de programmes.....20 510 231 \$

(Le crédit 1 est adopté avec dissidence)

BUREAU DU DIRECTEUR PARLEMENTAIRE DU BUDGET

Crédit 1 — Dépenses de programmes.....6 650 891 \$

(Le crédit 1 est adopté avec dissidence)

COMMISSARIAT À L'INTÉGRITÉ DU SECTEUR PUBLIC

Crédit 1 — Dépenses de programmes.....5 121 624 \$

(Le crédit 1 est adopté avec dissidence)

BUREAU DU CONSEIL PRIVÉ

Crédit 1 — Dépenses de programmes.....171 938 081 \$

(Le crédit 1 est adopté avec dissidence)

COMMISSION DE LA FONCTION PUBLIQUE

Crédit 1 — Dépenses de programmes.....80 875 554 \$

(Le crédit 1 est adopté avec dissidence)

SÉNAT

Crédit 1 — Dépenses de programmes.....84 536 860 \$

(Le crédit 1 est adopté avec dissidence)

SERVICES PARTAGÉS CANADA

Crédit 1 — Dépenses de fonctionnement.....2 161 889 344 \$

Crédit 5 — Dépenses en capital.....339 296 808 \$

(Les crédits 1 et 5 sont adoptés avec dissidence)

SECRETARIAT DU CONSEIL DU TRÉSOR

Crédit 1 — Dépenses de programmes.....320 060 709 \$

Crédit 5 — Éventualités du gouvernement.....750 000 000 \$

Crédit 10 — Initiatives pangouvernementales.....152 305 896 \$

Crédit 20 — Assurance de la fonction publique.....3 195 856 257 \$

Crédit 25 — Report du budget de fonctionnement.....2 100 000 000 \$

Crédit 30 — Besoins en matière de rémunération.....600 000 000 \$

Crédit 35 — Report du budget des dépenses en capital.....700 000 000 \$

(Les crédits 1, 5, 10, 20, 25, 30 et 35 sont adoptés avec dissidence)

Le président: Je vous remercie.

Dois-je faire rapport des votes à la Chambre?

Des voix: D'accord.

Le président: Je vous remercie.

Sur ce, nous allons suspendre brièvement la séance pour accueillir le prochain groupe de témoins et poursuivre ensuite notre étude.

• (1405)

(Pause)

• (1410)

Le président: La séance est de nouveau ouverte.

J'aimerais souhaiter la bienvenue à nos nouveaux témoins. Nous en avons trois dans la salle et un qui comparait virtuellement.

Avant de commencer, j'aimerais dire que le Comité s'attend de tous les témoins qu'ils fassent preuve de franchise en ce qui concerne tout conflit d'intérêt qu'ils pourraient avoir afin que nous puissions saisir parfaitement le contexte du témoignage que nous nous apprêtons à recevoir. S'ils estiment que leur témoignage peut être teinté par un intérêt antérieur ou actuel, j'invite les témoins à le divulguer lors de leur déclaration liminaire.

Sur ce, nous allons commencer par M. Kendrick.

M. Ben Lobb: Puis-je faire un rappel au Règlement, monsieur le président?

Le président: Vous avez la parole pour un rappel au Règlement.

M. Ben Lobb: Je ne veux pas salir la réputation des témoins qui ont déjà comparu devant nous, mais pour être tout à fait honnête, je ne pense pas qu'un seul des témoins que nous avons entendus à notre dernière réunion ait déclaré son conflit d'intérêts lors de sa comparution et de sa déclaration.

Je pense que M. McCauley a interpellé un témoin au sujet d'un conflit d'intérêts potentiel. C'était un témoin parfaitement sympathique, mais il avait reçu de l'argent du gouvernement fédéral pour promouvoir l'utilité de la construction navale, ce qui est un conflit d'intérêt direct, à mon avis, et il aurait dû au moins le signaler pour que nous sachions ce qu'il fait. Je sais qu'il représente un groupe de promotion d'un secteur. Je tenais à vous en faire part.

Peut-être ai-je tort. Je vous présente d'avance mes excuses si je me trompe, mais je pense qu'il aurait dû en faire mention dans leur déclaration. Je ne parle d'aucun des témoins présents aujourd'hui. Je parle simplement de celui que nous avons déjà reçu.

Le président: Allez-y, monsieur Johns.

M. Gord Johns: Pouvons-nous faire en sorte que si des témoins siègent au conseil d'administration d'une société et témoignent au nom d'une autre organisation, qu'ils le divulguent également, surtout si c'est en rapport avec ce sujet?

Le président: Je vous remercie de cette précision.

Pour que le Comité comprenne bien, c'est l'une des raisons pour laquelle nous avons commencé à lire ce que je viens de dire. C'est pour que nous puissions obtenir une déclaration à ce sujet, si cela devait se produire. Nous ne le faisons pas au début, mais nous le faisons maintenant pour cette raison précise. Lorsque le rapport sera publié, si vous pensez qu'il y a eu un problème, vous pourrez le soulever lorsque nous traiterons du rapport.

Cela dit, nous allons commencer...

M. Anthony Housefather (Mont-Royal, Lib.): J'invoque le Règlement, monsieur le président.

Le président: Allez-y, monsieur Housefather.

M. Anthony Housefather: Monsieur le président, je suis désolé. Je ne sais pas d'où cela provient soudainement.

En faisant des allégations contre un témoin précédent sans préciser de qui il s'agit, théoriquement, un nuage plane sur chaque témoin ayant comparu devant nous dans le cadre de cette étude. Je ne pense pas que ce soit juste. Si quelqu'un doit faire des allégations, il vaut mieux qu'il soit précis et qu'il présente des faits. J'ai trouvé cela totalement inapproprié.

Le président: Merci, monsieur Housefather. Je crois que M. Lobb a précisé qui était le témoin.

M. Ben Lobb: Je n'essaie pas de semer la pagaille, monsieur Housefather. Je veux simplement que vous le sachiez.

Il s'agissait de l'Association des industries canadiennes de défense et de sécurité. Je pensais que mes commentaires sur la personne qui avait comparu étaient assez clairs. Il a personnellement fait une belle déclaration et il était bien renseigné et tout le reste. Je n'ai aucune critique à formuler à ce sujet. Je pense simplement qu'il aurait peut-être dû dire que son association touche 600 000 \$ par an du gouvernement fédéral, etc.

Passons à autre chose et prenons-le pour ce que c'est. C'est comme si vous siégez au conseil municipal et que vous travaillez pour une entreprise de pavage ou de ciment, vous feriez le même commentaire.

Je vais en rester là et j'espère que nous pourrions clore le sujet.

Le président: Je vous remercie. En jetant un coup d'oeil, je ne vois pas d'autres mains levées.

Allez-y, monsieur Kendrick, je vous en prie.

M. Andrew Kendrick (à titre personnel): Je vous remercie, monsieur le président. Mesdames et messieurs les membres du Comité, je vous remercie de me donner l'occasion de témoigner. Je vais me présenter et expliquer les raisons de ma présence.

Je suis un architecte naval ayant émigré au Canada en 1981. Depuis, j'ai travaillé sur tous les grands projets maritimes du gouvernement du Canada et sur des chantiers de construction navale gouvernementaux et commerciaux un peu partout dans le monde. J'ai pris ma retraite d'un emploi à temps plein à la fin de 2020 et je tiens à préciser que je témoigne aujourd'hui à titre de citoyen canadien concerné et non de représentant d'un quelconque groupe ou d'un ancien employeur.

Beaucoup de témoins vous ont dit que la SNCN éprouvait des difficultés et qu'elle a subi des revers. Je serai beaucoup plus catégorique: la SNCN est un échec et il faut la corriger ou la mettre aux rebut.

Elle ne livre pas les navires dont la Marine canadienne et la Garde côtière ont besoin et le coût des quelques navires qu'elle a livrés est indécent. À l'échelle internationale, le Canada est la risée de tous. De façon générale, le Canada paie pour ses navires de trois à cinq fois que le prix payé ailleurs dans le monde et il faut de deux à quatre fois plus de temps pour les obtenir.

Nous ne pouvons pas attendre indéfiniment nos nouveaux navires. Les navires de notre Marine et de la Garde côtière se détériorent. Dans les dernières années, le Canada a acquis plus de navires provisoires que de nouveaux navires pour combler les lacunes.

Permettez-moi de passer en revue quelques projets internationaux pouvant servir de comparaison.

Je commencerai par le navire de soutien interarmées, le NSI. J'ai travaillé sur ce projet de 1998 jusqu'à ma retraite. En 2011, le chantier a été octroyé à Seespan dans le cadre de la SNCN. En 2013, le modèle allemand de classe Berlin a été retenu comme base. Les travaux de conception ont commencé en 2014 et la construction, en 2018. En mai 2022, l'assemblage des principaux blocs de construction n'est toujours pas terminé. Selon la vitesse de progression du projet, j'estime que le premier navire sera peut-être prêt à la fin de 2025, ou en 2026, puis accepté par la Marine plus tard. Les coûts du projet sont actuellement estimés à 4,1 milliards de dollars pour deux navires et il est probable qu'ils continuent de grimper. Le premier navire aura coûté au moins 2,5 milliards de dollars.

L'*Aotearoa*, le navire de soutien maritime de la Nouvelle-Zélande, est de conception entièrement nouvelle. De classe polaire, il permet des opérations dans l'Antarctique. Sur le plan technologique, il est bien plus avancé que le NSI et à peu près de la même taille et de la même vitesse. La conception et la construction ont demandé presque exactement quatre ans. Le contrat du chantier naval s'est élevé à 500 millions de dollars canadiens. Le projet canadien a donc coûté environ cinq fois plus cher et a pris largement plus que trois fois plus de temps.

Un témoin précédent a évoqué le nouveau navire de la marine italienne, le *Vulcano*. Le contrat de conception a été octroyé en 2015 et il a été mis en service en 2021, malgré un grave incendie pendant la construction. Il a aussi coûté environ 500 millions de dollars canadiens.

La plupart des navires prévus dans le cadre de la SNCN sont des navires très spécialisés. Il est donc souvent difficile de trouver des projets directement comparables. La conception du navire hauturier de science océanographique canadien et celle de son équivalent sud-africain ont été réalisées par mon ancien employeur, mais le coût du navire canadien beaucoup plus petit s'établit actuellement à cinq fois le coût du navire sud-africain.

Le développement d'un grand patrouilleur hauturier pour la Garde côtière de Taïwan est un autre projet récent intéressant. Il s'agit d'un navire de 5 000 tonnes ayant une vitesse de 24 noeuds. De la conception à la livraison, le projet a pris moins de quatre ans et le programme de quatre navires a coûté un peu moins de 500 millions de dollars canadiens. Le concept du navire taïwanais diffère passablement de celui du navire de patrouille extracôtière pour l'Arctique, mais leur complexité est comparable.

J'ai été le gestionnaire de programme pour la conception du NPEA de 2007 à 2010. Le NPEA est un cousin du *Svalbard* de la Garde côtière norvégienne et mon équipe a eu un accès complet aux coûts du *Svalbard* pour étayer nos propres estimations, en particulier pour les heures de chantier nécessaires. Nous avons globalement présumé que le triple de la main-d'oeuvre européenne serait nécessaire. Or, selon les coûts réels du NPEA, il semble que les vrais chiffres sont effroyablement plus élevés encore. Comme les coûts des septième et huitième navires de la classe dépasseront probablement 1,5 milliard de dollars, il semble que la situation empire au lieu de s'améliorer. La Garde côtière norvégienne est en train de construire trois nouveaux navires, beaucoup plus gros et plus puissants, pour un total d'environ 700 millions de dollars.

Il convient de souligner que ni la Marine canadienne ni la Garde côtière ne veulent ou n'ont besoin de ces autres NPEA. Ceux-ci sont uniquement construits pour occuper le chantier naval en attendant que le projet des navires de combat de surface canadiens aille de l'avant.

Régalez les problèmes de la SNCN ou mettez-la à la poubelle. Sincèrement, je ne pense pas qu'il soit possible de régler les problèmes, puisque des vices fondamentaux font partie intégrante de sa conception. Le gouvernement a sous-traité une grande partie du processus décisionnel à ce que je décrirais comme des oligarques à la recherche de profits dont les intérêts ne semblent pas correspondre à ceux de la Marine, de la Garde côtière ou du pays.

● (1415)

Le Canada a déjà englouti des milliards de dollars dans la SNCN et il risque de gaspiller des dizaines de milliards de plus dans les décennies à venir. Nous ne procurerons pas à la Marine, à la Garde côtière ou au Canada lui-même les navires dont ils ont besoin.

Il ne devrait pas s'agir d'un enjeu partisan puisque les gouvernements conservateurs et libéraux qui se sont succédé ont chacun une part de responsabilité dans la situation actuelle. J'implore le Comité d'examiner les décisions difficiles qui doivent être prises pour préserver nos capacités en matière de sécurité et de sûreté maritimes.

Je vous remercie.

Le président: Merci, monsieur Kendrick.

Nous donnons maintenant la parole à Mme Sampson.

Mme Shannon Sampson (présidente, Unifor Fédération des Travailleurs de la Marine Locale 1): Bonjour, monsieur le président et mesdames et messieurs les membres du Comité.

Je représente Unifor, la Fédération des travailleurs de construction navale, section locale 1. Nous apprécions l'occasion de nous adresser à vous aujourd'hui afin de souligner l'importance du contrat de construction navale pour nos membres.

Je m'appelle Shannon Sampson et je suis la présidente de la section locale 1. Je suis accompagnée aujourd'hui de notre agent d'affaires, Adam Slaunwhite.

Je crois savoir que Kevin Mooney et Kevin Young vous ont invités à venir visiter le chantier naval d'Halifax. Nous serions honorés d'avoir l'occasion de vous présenter à vos fiers constructeurs de navires.

Les trois principaux sujets que j'aimerais aborder sont les suivants: premièrement, nos membres et la Stratégie nationale de construction navale; deuxièmement, les défis de la COVID-19; et troisièmement, la transition des NPEA au projet des navires de combat de surface canadiens.

La section locale 1 de la Fédération des travailleurs de construction navale a été créée en 1937. Nous avons eu jusqu'à trois générations de constructeurs de navires travaillant ensemble à un moment donné. Nos membres ont traversé les périodes d'expansion et de ralentissement de la construction navale nationale... et nous sommes toujours là. Nous savons ce que cela signifie de voir nos membres perdre leurs moyens de subsistance. La période de ralentissement, avant cette grande annonce en octobre 2011, a vu le plus grand chantier naval du pays fermer. Saint John Shipbuilding comptait autrefois plus de 3 200 ouvriers qualifiés qui construisaient les fré-

gates. C'est une chose à laquelle nous ne voudrions jamais que nos membres soient confrontés.

Aujourd'hui, nous construisons des navires pour soutenir les générations futures. Le Canada a rendu cela possible, et nous ne le tenons pas pour acquis. La Stratégie nationale de construction navale permet de former une toute nouvelle génération de constructeurs de navires, et nous sommes déterminés à fournir les meilleurs navires qui soient à la Marine royale canadienne et à la Garde côtière canadienne.

Ma génération est engagée envers la Stratégie nationale de construction navale. Nous gardons les métiers chez nous et nous les ramenons chez nous. Notre section locale compte plus de 229 apprentis, ce qui est le plus grand nombre pour un seul employeur, au Canada atlantique. La section locale 1 s'engage à soutenir nos apprentis tout au long de leur parcours, afin d'obtenir leur certification Sceau rouge. Nous avons battu des records en 2021 et nous sommes en passe de les battre de nouveau en 2022.

La SNCN a ajouté plus de 700 constructeurs de navires qualifiés à notre section locale. Ces possibilités de construction navale changent la vie de nos membres. Notre main-d'oeuvre est en pleine croissance et se diversifie, et nous pensons que les métiers spécialisés doivent inclure les personnes sous-représentées. Je suis la première femme présidente de la section locale 1, et je suis fière du nombre de femmes, dans les métiers, sur notre chantier naval. Il dépasse la moyenne provinciale et nationale.

Le chantier naval d'Halifax et nos membres ont ressenti l'incidence de la COVID-19, car il s'agit d'une main-d'oeuvre essentielle. Les règlements de la Régie de la santé de la Nouvelle-Écosse ont imposé la fermeture des écoles et des garderies pendant des mois, ce qui a réduit notre main-d'oeuvre en raison de la nécessité de s'occuper des jeunes enfants. Irving Shipbuilding a travaillé en étroite collaboration avec la Régie de la santé pour créer des protocoles de sécurité et de distanciation propres au site, afin de protéger tous nos membres. Le maintien de ces protocoles a eu des répercussions sur l'efficacité de la production, mais nous avons quand même persévéré pour livrer deux navires de patrouille extracôtiers pour l'Arctique, et nous nous serrons les coudes pour livrer le troisième navire cet automne.

Nos membres du secteur de la réparation navale, qui soutient des centaines d'emplois, ont également remis en service le NCSM *Charlottetown* et ont accueilli le NCSM *Ville de Québec* dans la cale sèche.

Nous travaillons d'arrache-pied pour conserver le vote de confiance que le Canada nous a accordé à juste titre en 2011. En tant qu'équipe, la section locale 1 croit fermement que la protection du Canada, contre les menaces à notre souveraineté et à notre sécurité, commence au pays et devrait être construite au pays. La SNCN, ce sont des Canadiens qui travaillent pour assurer la sécurité des Canadiens.

Les NPEA nous ont donné l'occasion d'agrandir notre équipe et d'élargir nos compétences, alors que nous nous préparons pour les navires de combat de surface canadiens. Afin de soutenir notre main-d'oeuvre, nous devons nous assurer qu'il n'y a pas d'écart entre la fin des NPEA et le début des NCSC. Les membres qualifiés d'Irving Shipbuilding ont gagné le contrat de construction de ces navires de combat, et nous nous sommes engagés à tous les construire. Il s'agit d'une occasion générationnelle, et nous nous concentrons à 100 % sur le fait de voir cette génération, et la suivante, employée dans ce parcours historique pour la Marine.

Merci.

• (1420)

Le président: Merci, madame Sampson.

Nous passons maintenant à M. Schmidt.

M. John Schmidt (président du conseil d'administration, Canadian Marine Industries and Shipbuilding Association): Monsieur le président, mesdames et messieurs les députés, je vous remercie de m'avoir invité à vous parler aujourd'hui de la Stratégie nationale de construction navale.

Je suis ici en tant que président de l'Association canadienne des industries marines et de la construction navale, l'ACIMCN, dont l'objectif est de représenter et de défendre l'avancement de l'industrie marine et de la construction navale au Canada. Nous représentons 80 % de la capacité de production de la construction navale canadienne. Nos membres reflètent un groupe diversifié d'entreprises prospères de toutes tailles dans une gamme de secteurs de l'industrie marine à travers le Canada. Notre conseil d'administration est donc composé d'administrateurs issus de tous les grands secteurs du Canada, y compris de partenaires de notre SNCN.

Dans un esprit de transparence, je signale que tous nos administrateurs ont un emploi dans le secteur. Dans mon travail quotidien, je suis vice-président principal des programmes commerciaux et gouvernementaux chez Chantier Davie.

Personnellement, j'ai plus de 45 ans d'expérience dans la construction navale canadienne. Ayant occupé des postes de direction dans les secteurs privé et public, j'ai travaillé dans le cadre de nombreux contrats pour le gouvernement, puis pour des constructeurs de navires. J'ai participé de près à la première SNACN, la Stratégie nationale d'approvisionnement en matière de construction navale, puisque j'ai joué un rôle dans la proposition d'Irving qui a été retenue. J'espère pouvoir offrir des perspectives uniques au nom de nos membres de l'ACIMCN.

Permettez-moi de commencer par féliciter le Canada pour la prévoyance et la volonté politique dont il a fait preuve en créant notre Stratégie nationale de construction navale. La clé de toute stratégie fructueuse est de planifier, d'exécuter, de surveiller et d'ajuster. J'insiste sur le mot « ajuster ». L'examen en cours devrait être applaudi pour chercher à améliorer notre SNCN.

Les projets de la SNCN terminés ou en cours, avec l'appui de nombreux membres de l'ACIMCN, profiteront aux Canadiens pour des décennies à venir. Toutefois, notre SNCN n'est pas parfaite. Son principal objectif est de remplacer notre flotte fédérale vieillissante, mais près de 12 ans après le début des programmes des grands navires, nous n'avons livré que cinq grands bâtiments. Dans les années 1980, sur une période similaire, le Canada a livré 15 grands bâtiments.

La différence est facile à définir. Nous sommes passés d'un modèle soumis à l'influence de normes commerciales, mettant l'accent sur la livraison à temps, à une approche qui privilégie le processus, la gouvernance et le contrôle sur la livraison des navires. Dans les années 1980, nous estimons que le coût gouvernemental interne de la gestion de la construction de nouveaux navires se situait entre 4 et 6 % de la valeur du contrat. Aujourd'hui, il est d'environ 14 à 16 %. Pour remplacer environ 36 grands navires, le Canada doit maintenant prévoir un budget pour 40.

Les Canadiens vivent dans une période instable et inquiétante et pourtant, nous avons beaucoup de mal à fournir à nos forces armées et à notre Garde côtière des capacités et des outils essentiels. Nous avons désespérément besoin d'accélérer la construction de navires pour faire face aux menaces croissantes à la souveraineté du Canada et à ses autres intérêts vitaux. Notre SNCN devrait être une solution singulière, faite au Canada, au défi croissant auquel nous sommes confrontés. Elle devrait aussi contribuer à créer une industrie nationale stable et durable, avec un potentiel d'exportation.

En ces temps de grands besoins, le processus d'approvisionnement du Canada nuit à l'agilité, à l'innovation et à l'exécution. Cela a contribué à des dépassements de coûts et à des retards de livraison bien documentés. L'arriéré signifie que nous prolongeons la durée de vie de navires qui ont jusqu'à 50 ans.

Nous pouvons remédier à cette situation au moyen de solutions pragmatiques et éprouvées qui combinent le meilleur des pratiques gouvernementales et commerciales. La nouvelle stratégie nationale de construction navale actualisée du Royaume-Uni en est un exemple concret. Elle vise à construire aujourd'hui des navires à des prix compétitifs pour créer de futures exportations. Une approche plus commerciale porte ses fruits. Le Royaume-Uni a développé un navire de guerre pour un prix fixe de 336 millions de dollars américains. Cinq ont déjà été vendus à des gouvernements étrangers.

Le Canada peut, et je dirais même devrait, faire de même. Il est en mesure de construire de façon concurrentielle et la demande de produits de haute qualité est croissante, y compris pour des navires complets que les constructeurs navals canadiens et notre chaîne d'approvisionnement peuvent produire. Le renouvellement majeur de la flotte mondiale est une occasion d'exportation pour le Canada. D'autres nations donnent à l'industrie les moyens d'assurer leur réussite commune et nous devrions envisager de faire de même.

Une étape clé consiste à rationaliser la surveillance que le gouvernement exerce sur les projets en déléguant plus de contrôle, de pouvoir et de responsabilité à l'entrepreneur qui est, après tout, l'expert en construction navale et le responsable de la livraison des navires.

Par exemple, l'un de nos membres a récemment réalisé un grand projet en utilisant une stratégie d'approvisionnement et une approche de gestion de projet fondées sur des critères commerciaux tandis que le Canada n'a eu recours qu'à la société de classification et un seul surveillant pour contrôler le rendement du chantier naval. Le projet a été achevé dans les délais et le budget prévu en respectant toutes les exigences contractuelles. Bien qu'il ne s'agisse que d'un seul élément, cela en dit long sur ce qu'il est possible de faire avec une approche plus commerciale qui utilise les normes de l'industrie plutôt que celles du gouvernement.

• (1425)

Prenons l'étape de la construction des navires. Le Canada dispose d'une capacité de conception de haute qualité et la capacité nationale est amplement suffisante pour les premières étapes du cycle de conception. Ces premières étapes constituent un apport important à l'innovation dans la construction navale canadienne. Il ne faut pas laisser cette capacité stagner à cause des retards dans les projets. Le renforcement de la capacité du Canada pour les premières étapes de la conception permettra de réduire les capacités et les coûts dans les étapes ultérieures du processus de conception.

Dans le même ordre d'idées, l'établissement et le gel des exigences relatives aux navires et des devis de construction le plus tôt possible empêcheront les changements de conception qui, nous le savons tous, engendrent des retards et des augmentations de coûts.

En ce qui concerne la définition des spécifications et le processus de modification de la conception, le résultat optimal sera toujours un compromis entre les exigences opérationnelles, réglementaires et de rendement du gouvernement et la capacité du chantier naval à s'approvisionner en fonction du concept et à le construire à un prix compétitif et dans les délais. Il est essentiel de passer des contrats de manière à réaliser ces objectifs. La conception d'un navire abordable sera toujours un compromis. Tout comme lorsque nous nous rendons chez un concessionnaire automobile pour demander toutes les options et obtenir exactement ce que nous voulons, il en va de même pour les navires.

Le chantier naval qui construira le navire devrait être retenu pour exécuter le processus de conception complet. Faire moins que cela ajoute des retards, puisque le chantier naval prendra toujours n'importe quel concept et procédera à un deuxième exercice, souvent long, coûteux et évitable, pour s'assurer que le navire ainsi obtenu est constructible.

Comme je l'ai dit, l'ACIMCN préconise aussi le gel des exigences pour le navire à un stade précoce. Après quoi, il s'agit de déléguer le projet au constructeur naval et de limiter les approbations du client à celles qui sont strictement nécessaires, comme celles liées à la sécurité et au respect des exigences de la société de classification.

Pour en revenir à ce que nous disions sur l'adoption des pratiques commerciales, nous devons envisager des mécanismes incitatifs à des prix fixes ou à des prix cibles efficaces au lieu de nous contenter de contrats à prix coûtant majoré, lorsque la chose est possible. Avec des prix incitatifs fixes ou cibles, le constructeur naval est tenu de rendre des comptes ou est encouragé à livrer des projets dans le respect des coûts et des délais, sur la base de spécifications et de critères de rendement qui n'ont pas été modifiés inutilement. Cette vision est conforme aux contrats commerciaux et a eu un effet positif sur l'efficacité des chantiers navals et sur leur capacité à satisfaire aux besoins des clients dans les cas où elle a été appliquée.

Les contrats incitatifs à prix fixes ou effectifs peuvent être réalisés dans le cadre existant de SPAC. Cela nécessite toutefois une modification des normes et des critères en vigueur. En fait, pour que notre secteur réussisse, il faut réinitialiser certaines pratiques normalisées propres à la passation de contrats de construction navale que le Canada utilise. Par « réussite », j'entends la livraison de bâtiments performants dans le respect du calendrier et du budget initiaux convenus par le constructeur naval.

Nos membres souhaitent aussi participer davantage au processus de construction. À cette fin, le Canada devra envisager d'adopter

d'autres innovations, comme la méthode d'assemblage par blocs distribués. Cette méthode a fait ses preuves dans d'autres pays et les membres de l'ACIMCN sont disposés à participer plus directement à la production de navires et à des stratégies de construction qui créent plusieurs chantiers de construction...

• (1430)

Le président: Excusez-moi, M. Schmidt. Je suis désolé de vous interrompre.

Malheureusement, nous sommes limités par des contraintes de temps. Vous pourrez peut-être présenter davantage de renseignements durant les périodes de questions. Tout ce que vous nous avez soumis a été remis aux membres du Comité, qui pourront donc en prendre connaissance.

Nous passons aux questions, en commençant par M. Paul-Hus pour cinq minutes.

Allez-y, s'il vous plaît.

[Français]

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

Madame et messieurs, je vous remercie d'être avec nous.

Monsieur Kendrick, j'aimerais d'abord vous dire que j'ai trouvé votre témoignage très percutant.

Notre étude sur la Stratégie nationale de construction navale révèle que la situation est problématique. L'objectif de cette étude était de voir où allait notre argent. Or, depuis le début de cette étude, tous les témoignages que nous entendons donnent à penser que le Canada est vraiment aux prises avec un énorme problème de gestion.

Dans votre témoignage, vous fournissez des exemples concrets, surtout en lien avec votre participation au développement du navire de patrouille extracôtier et de l'Arctique, ou NPEA, ainsi qu'avec les coûts qui y sont associés.

La stratégie navale mise en place par les conservateurs, qui se voulait efficace et qui visait à établir des contrats précis avec des chantiers afin que nous puissions progresser en fonction des budgets établis et de l'échéancier, ne fonctionne pas. Elle est très problématique. Vous l'avez d'ailleurs dit dans votre témoignage.

À partir d'aujourd'hui, comment pourrions-nous régler la situation? Il s'agit à mon avis d'une catastrophe financière, de l'un des pires scandales du Canada, d'un gaspillage de milliards de dollars, surtout que nous n'avons pas les capacités nécessaires pour assurer notre défense comme il se devrait.

Quelle serait la solution la plus facile pour venir à bout du problème rapidement? Comme vous le dites dans votre dernière phrase, il faut prendre une décision rapidement.

Que devrions-nous faire?

[Traduction]

M. Andrew Kendrick: C'est la question du siècle. Malheureusement, je n'ai pas de réponse simple, en partie parce que ni moi ni aucun membre de ce comité ni personne d'autre ne semble savoir ce qui se passe vraiment. Le processus du projet devait être juste, ouvert et transparent. Il ne l'est pas. Il est complètement opaque.

Lorsque j'ai participé à la réévaluation des coûts du brise-glace polaire il y a quelques années, mon équipe a demandé des données sur la productivité aux chantiers de la Stratégie nationale de construction navale, qui y travaillaient déjà depuis un certain temps. On nous les a refusées. Comment peut-on estimer les coûts si l'on ne sait pas quels sont les paramètres de productivité? J'en sais davantage sur les paramètres de productivité des chantiers navals américains, britanniques et sud-africains que ceux des chantiers navals canadiens.

Je ne sais pas quels sont les contrats. Les contrats n'ont pas été rendus publics. La valeur des contrats n'a pas été rendue publique. Nous ne pouvons pas trouver ces renseignements, et tant que le système ne sera pas plus transparent, il sera malheureusement difficile de voir quelles seront les solutions.

Je suis tout à fait en accord avec certaines des suggestions faites par M. Schmidt, que je connais depuis de nombreuses années, concernant les mesures que le gouvernement pourrait prendre. L'industrie aussi pourrait prendre des mesures. Je pense que nous devons nous orienter, comme il l'a dit, vers des contrats à prix fixe et à échéancier fixe et vers la responsabilisation pour les choses qui n'atteignent pas ces objectifs.

C'est ma réponse rapide pour l'instant.

• (1435)

[Français]

M. Pierre Paul-Hus: Justement, puisque nous parlons de prix fixes, Fincantieri, une entreprise européenne dont des représentants ont comparu devant le Comité, avait proposé au gouvernement un contrat selon lequel elle construirait 15 frégates pour le prix fixe de 30 milliards de dollars. Je sais que ce n'était pas le même modèle, mais c'était tout de même des frégates pour 30 milliards de dollars. Le gouvernement a rejeté l'offre de cette entreprise à cause de la façon dont elle a fait sa proposition. Je ne comprends pas cela, parce qu'Irving aurait construit le reste des frégates, après la mise en oeuvre, en se basant sur ce modèle.

Dans votre présentation, vous parliez d'oligarques qui contrôlaient le gouvernement purement à leur avantage.

Pensez-vous vraiment qu'au Canada, les chantiers navals vont penser à faire des profits en allant au-delà des besoins du gouvernement? Avons-nous un tel problème?

[Traduction]

M. Andrew Kendrick: Encore une fois, c'est une question difficile. Je n'ai pas participé à cette proposition non sollicitée, bien que j'aie été associé au groupe qui l'a faite. À mon avis, ils n'auraient probablement pas pu livrer un produit à un prix européen dans le cadre du système actuel.

Les chantiers navals du Canada ne sont pas aussi productifs que les chantiers navals étrangers. C'est le cas à l'heure actuelle. La question de savoir s'il est possible de les rendre aussi productifs que d'autres chantiers est une autre question, mais il faudrait restructurer la démarche contractuelle.

Lorsque Fincantieri doit livrer un navire de croisière, une frégate ou un brise-glace, elle a le contrôle. Elle exerce un contrôle et sait ce qu'elle fait. Elle a des procédures bien établies, et ces procédures sont efficaces. Il est évident que nous n'utilisons pas les mêmes procédures au Canada à l'heure actuelle.

Le président: Merci, monsieur Kendrick.

Nous passons maintenant à M. Housefather, pour cinq minutes.

M. Anthony Housefather: Merci beaucoup, monsieur le président.

Pour commencer, je dois répéter que je ne suis absolument pas d'accord pour dire que la Stratégie nationale de construction navale est un échec cuisant. Elle a notamment permis de créer environ 20 000 emplois bien rémunérés au Canada. Elle fait en sorte que nous ayons la capacité au Canada de construire les navires dont nous avons besoin, surtout à une époque où nous constatons que, parfois, d'autres pays ne font pas passer nos besoins avant les leurs et nous livrent des navires. C'est un peu frustrant d'entendre des critiques qui, dans certains cas, sont injustifiées.

Nous sommes partis de rien. Cela faisait très longtemps que nous n'avions pas construit de navires pour le gouvernement, la marine ou la Garde côtière. Nous travaillons à nous mettre au rythme d'autres chantiers navals qui sont actifs depuis des décennies — dans le cas du Royaume-Uni, des centaines d'années.

J'aimerais demander à Mme Sampson si elle croit que les chantiers navals canadiens, au fur et à mesure que nous passons à la vitesse supérieure, peuvent être aussi productifs et avoir des travailleurs qui respectent les échéances et les budgets tout aussi bien que les chantiers navals d'autres pays.

Mme Shannon Sampson: Absolument. Je vous remercie de votre question.

Je pense vraiment que c'est un objectif que nous pouvons viser. Nous avons fait des progrès considérables par rapport à ce que nous faisons il y a dix ans. Nous nous engageons constamment, en faisant appel à des groupes comme les collèges communautaires de la Nouvelle-Écosse pour promouvoir les métiers de la construction navale, en faisant démarrer les étudiants à neuf et en les faisant progresser dans le système, et ils ont fait des progrès considérables. Le programme qu'ils suivent actuellement leur a donné l'occasion d'apprendre réellement les métiers de la construction navale du Sceau rouge, et cela aide énormément.

Je crois sincèrement que ce ne sera pas un problème.

• (1440)

M. Anthony Housefather: Il s'agit de recruter les travailleurs qualifiés et de les garder suffisamment longtemps pour qu'ils apprennent le processus et soient capables de produire les résultats.

Comme vous l'avez dit, il est très clair que pour pouvoir passer des navires de patrouille extracôtiers et de l'Arctique aux navires de combat de surface canadiens, il faut un travail constant et régulier et la garantie d'un travail constant et régulier pour que le chantier naval puisse se comparer à ceux des États-Unis ou du Royaume-Uni, n'est-ce pas?

Mme Shannon Sampson: Absolument, oui. C'est...

M. Anthony Housefather: Je...

Mme Shannon Sampson: Je suis désolée. Allez-y.

M. Anthony Housefather: Non, allez-y.

Mme Shannon Sampson: C'est quelque chose... Vous parlez de la façon dont nous avons commencé il y a environ 10 ans. Nous travaillons à perfectionner ces compétences depuis longtemps. J'ai l'impression que si nous sommes toujours soumis à un cycle d'expansion et de ralentissement, nous ne serons pas en mesure de maintenir ces compétences pour lesquelles nous avons travaillé dur chaque jour en nous formant les uns aux autres et en évoluant dans ce système.

M. Anthony Housefather: Merci beaucoup.

Monsieur Schmidt, êtes-vous d'accord pour dire qu'il faut perfectionner ce talent et être en mesure de construire des navires au pays pour le gouvernement?

M. John Schmidt: Oui, il le faut, et c'est exactement ce qui se passe, à mon avis. Au fur et à mesure que nous créons et menons à bien des programmes, nous apprenons. Nous nous améliorons, comme dans tout ce que nous faisons. Cela ne fait aucun doute. Je suis d'accord pour dire que la main-d'oeuvre — les métiers spécialisés et les ouvriers que nous avons — est aussi bonne que partout ailleurs dans le monde. Nous l'avons prouvé à maintes reprises par la qualité de notre travail.

Les changements que nous proposons visent à accélérer les choses pour que nous puissions produire plus de navires dans ce merveilleux cycle. Nous avons des courbes d'apprentissage. Nous allons nous améliorer. Notre productivité va s'améliorer et nous livrons ces produits plus rapidement pour répondre aux besoins et aux demandes de la Garde côtière et de la marine.

M. Anthony Housefather: Je suis d'accord.

J'ai juste quelques questions très rapides, car je n'ai pas beaucoup de temps.

En ce qui concerne le type de conception dont vous parlez, des gens sont venus au Comité et ont dit: « Eh bien, vous devriez simplement acheter du matériel standard ». Je ne pense pas qu'il y ait de marines ou de gardes côtières qui achètent des navires de conception standard. Il faut personnaliser.

Vous dites que le gouvernement devrait donner des spécifications aux chantiers navals, leur dire exactement ce dont il a besoin, laisser les chantiers navals faire la conception et ensuite les approuver. Est-ce essentiellement ce que vous dites, au lieu de faire double emploi?

M. John Schmidt: Pas tout à fait, monsieur. C'est plutôt que nous travaillerions ensemble. Par exemple, le gouvernement produit un énoncé des besoins techniques et des besoins opérationnels. Nous travaillons ensemble pour les affiner en un cahier des charges détaillé.

Cependant, une fois que nous avons terminé le concept de base et que le client est satisfait, nous procédons à une révision de la conception définitive. S'il nous donne le feu vert et nous dit: « Vous avez compris, continuez comme ça », c'est à ce moment-là qu'il doit remettre le projet au chantier naval et lui dire: « Maintenant, nous allons surveiller votre rendement. Poursuivez la production. »

M. Anthony Housefather: Compris.

Monsieur le président, me reste-t-il du temps ou ai-je terminé?

Le président: Je vais dire que vous avez terminé, même s'il vous reste 10 secondes.

M. Anthony Housefather: Je ne pourrais rien faire en 10 secondes.

Le président: Nous passons à Mme Vignola.

[Français]

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

Monsieur Kendrick, j'aimerais d'abord vous remercier d'être avec nous aujourd'hui.

Je comprends bien que vos propos ne visent pas les travailleurs ni l'industrie à proprement parler. Ils concernent davantage la gestion de la Stratégie nationale de construction navale.

Les chiffres et les exemples que vous avez donnés sont préoccupants.

Qu'est-ce qui explique ces dépassements de coûts?

Pourquoi le pays qui a le plus de kilomètres de littoral sur la planète est-il incapable de respecter ces coûts dans un domaine qui devrait être une expertise acquise depuis longtemps?

[Traduction]

M. Andrew Kendrick: Merci beaucoup, madame Vignola.

Oui, j'aimerais insister sur le fait que je ne suis contre aucun secteur de l'industrie maritime canadienne, que ce soit les concepteurs, les constructeurs ou les fournisseurs d'équipement. J'en ai été un fervent partisan tout au long de ma carrière au Canada, et j'ai participé à de nombreuses activités non rémunérées — au grand regret de ma femme — qui m'ont amené à assister à des réunions un peu partout.

Nous avons une capacité de production au Canada, une capacité supérieure à celle que nous avons aujourd'hui, mais nous devons nous y prendre de la bonne façon. Il y a des problèmes qui viennent du côté du gouvernement. D'autres proviennent de la gestion des chantiers navals. À mon avis, ces derniers sont plus importants.

Pour ne donner qu'un exemple, la conception initiale du NPEA était purement commerciale. Elle prévoyait l'utilisation de matériel commercial, le moins cher possibles. Il s'agissait d'un projet de conception en fonction du coût, afin de maintenir ceux-ci à leur plus simple expression. Dès que le projet a été attribué dans le cadre de la SNCN, le bureau de programme du MDN a appris que le chantier naval allait en faire un projet ITAR, les règlements américains sur le commerce international des armes, en raison des personnes américaines dont il voulait avoir le soutien.

Cela a immédiatement entraîné une énorme augmentation des coûts et une augmentation de la complexité. Nous avons dû rechercher les dessins qui avaient été donnés à des entreprises du monde entier et les récupérer parce qu'elles n'étaient plus autorisées à les avoir. Il s'agissait là d'une décision purement liée au chantier naval, et je pourrais citer de nombreuses autres décisions prises par les chantiers navals qui ont eu pour effet de faire augmenter le prix.

Ce qui me préoccupe ici, c'est que le gouvernement avait perdu le contrôle.

J'ai dit au gestionnaire du programme de l'époque: « Pourquoi laissez-vous cela se produire? » Il a répondu: « Oh, le chantier naval nous dit qu'il le faut. »

Le chantier naval n'a pas le contrôle. Ce sont des navires du gouvernement.

C'est le genre de message que j'ai entendu à plusieurs reprises au sujet de la SNCN, ce qui indique pour moi que le système tel qu'il a été conçu, le système tel qu'il a été mis en oeuvre, n'est pas un bon système.

• (1445)

[Français]

Mme Julie Vignola: Je vous remercie.

Vous dites que le Canada est devenu la risée sur la scène internationale à cause de la Stratégie nationale de construction navale qu'il a mise en place.

Est-il possible que, en raison de cette mauvaise réputation, certains pays nous demandent un prix un peu plus élevé pour des bateaux que nous achèterions chez eux au lieu de les construire ici?

[Traduction]

M. Andrew Kendrick: C'est un autre aspect intéressant.

Si vous êtes forcés de rivaliser sur les prix, si vous êtes forcés de respecter un prix, alors vous acceptez le risque. Une autre chose que les chantiers navals ont faite a été de transférer autant de risques que possible à leurs fournisseurs et entrepreneurs. Ils ne prennent pas une décision équilibrée sur la répartition des risques.

Dès que vous transférez un risque à un fournisseur d'équipement ou à toute autre partie concernée, son prix augmente. Vous avez évité le risque, mais vous êtes toujours en mesure de facturer le même montant de profit sur le projet. Vous augmentez le prix et vous gagnez du profit sans risque particulier pour vous.

Il doit y avoir une certaine forme de discipline des prix. Cette discipline des prix, en partie, doit s'appuyer sur le fait que le gouvernement est informé de ce que devrait être le prix de ces navires. De nombreux autres gouvernements dans le monde confient leurs projets aux chantiers navals de leur pays. Ils le font tout le temps, que ce soit les Hollandais, les Français, les Italiens ou autres. Ils savent comment contrôler les coûts.

Un bon exemple est celui des Pays-Bas. Lorsque le gouvernement néerlandais a reçu un devis pour la construction d'un nouveau navire, il a repris certains éléments au chantier naval pour les confier à des tiers, car il estimait que le coût de ces éléments était déraisonnable.

C'est le genre de mesures que vous pouvez prendre: contrôler les coûts, vous assurer que cela est fait avec intelligence.

Le président: Merci.

Nous passons maintenant à M. Johns, pour cinq minutes.

M. Gord Johns: Merci.

Je vous remercie tous de votre témoignage très important et de votre présence ici aujourd'hui.

Nous avons entendu dire que si nous construisons des navires à l'étranger, l'entretien et la maintenance finiront très probablement par se faire à l'étranger, à long terme, ce qui a évidemment un impact.

Madame Sampson, si le Canada construisait à l'étranger les navires de la Stratégie nationale de construction navale, croyez-vous que les travailleurs qualifiés de l'industrie navale devraient chercher des emplois ailleurs?

Mme Shannon Sampson: Absolument. Ce serait absolument dévastateur pour les familles de la Nouvelle-Écosse qui ont poursuivi ce rêve après 30 ans de travail et qui l'ont trouvé. Elles ont posé leurs racines en Nouvelle-Écosse. Elles ont bâti leurs familles. Nous finirions par revenir au même cycle d'expansion et de ralentissement que nous cherchions à éviter. C'était l'une des grandes bases de la SNCN, sans compter que chercher à construire les navires à l'étranger susciterait une inquiétude quant à notre propre sécurité et à la souveraineté de notre pays. Je ne voudrais pas qu'un autre pays construise nos navires de guerre. C'est quelque chose qui nous offenserait personnellement. Nous en serions très inquiets. Je ne crois pas que ce serait une bonne idée.

M. Gord Johns: Vous avez parlé un peu de l'aspect sécurité nationale. Voulez-vous y revenir?

Quant au cycle d'expansion et de ralentissement, nous voulons l'éviter. Il y a des antécédents ici, en quelque sorte. Je suis sûr que vous pouvez nous raconter comment nous avons vécu des cycles d'expansion et de ralentissement en Nouvelle-Écosse. Comment pouvons-nous éviter cela à long terme?

L'exécution de la Stratégie nationale de construction navale pendant les 30 prochaines années constitue une base pour les 30 années suivantes. Que doit-il se passer pour que nous soyons concurrentiels sur le plan international? Pouvez-vous nous parler un peu de l'importance de bien faire les choses?

• (1450)

Mme Shannon Sampson: L'ensemble de notre chantier naval repose sur des constructeurs de navires de génération. Nous sommes une entreprise familiale. Nous ne voudrions pas qu'un de nos membres soit confronté aux mêmes cycles d'expansion et de ralentissement qu'il y a 10 ans et avant cela. Ces temps étaient difficiles.

C'est vraiment difficile. Nous avons des familles qui vivent ici. Nous avons des hypothèques maintenant. L'inflation est astronomique. Revenir en arrière et vivre le même cycle d'expansion et de ralentissement serait tout simplement... Nous n'aurions pas d'emplois en Nouvelle-Écosse. C'est là que nous travaillons. C'est l'un des plus gros employeurs de la Nouvelle-Écosse. Nous finirions par devoir aller chercher du travail ailleurs, et ce n'est pas ce que nous voulons pour nos membres.

M. Gord Johns: Je reconnais vraiment cela. Je n'ai même pas besoin de vous demander. J'allais vous interroger sur l'effet multiplicateur, mais je crois que vous avez bien résumé la situation. L'impact est immense.

Pour ce qui est d'attirer des travailleurs qualifiés de l'étranger, voyez-vous en perspective une pointe marquée, maintenant que nous allons de l'avant à fond de train?

Mme Shannon Sampson: Faites-vous référence au...

M. Gord Johns: Je veux dire attirer de nouveaux travailleurs en Nouvelle-Écosse et dans la région.

Mme Shannon Sampson: Oui. Nous sommes ouverts à cela. Je sais que la société Irving Shipbuilding cherche toujours à embaucher plus de Canadiens. Si nous sommes à court de candidats et que nous nous tournons vers l'étranger, nous accueillerons à bras ouverts les gens qui voudront devenir Canadiens et venir chez nous pour acquérir l'expérience et les compétences nécessaires pour se joindre à notre équipe.

M. Gord Johns: Pouvez-vous parler de l'impact de la COVID sur vos membres en ce qui concerne le coût global du projet?

Mme Shannon Sampson: La COVID a frappé très fort. Pendant de nombreux mois, nous n'avions pas un effectif opérationnel complet. Lorsque nous en avons, nous avons des restrictions très strictes. La Nouvelle-Écosse a été un chef de file dans la façon dont elle a fonctionné durant la pandémie de COVID. Beaucoup de choses différentes ont été mises en place.

Nous avons des zones dans le chantier naval de sorte que si vous travailliez dans une zone, vous ne pouviez pas aller prendre quoi que ce soit dans une autre zone; vous deviez attendre qu'un « coursier » aille chercher ce matériel pour vous. Nous ne pouvions pas travailler en groupes aussi nombreux. Il y avait des choses comme l'obligation de porter le masque, la distanciation sociale, et essayer de soulever une grosse pièce d'acier et de la mettre en place sans aide alors que nous étions habitués à recevoir l'aide de deux ou trois personnes pour le faire.

Au mois d'août, sur ces navires — je ne sais pas si certains d'entre vous l'ont fait, surtout avec un EPI complet et des outils — il fait très chaud avec un masque. Notre service de sécurité a toujours insisté sur les micropauses et sur la nécessité de s'hydrater et de ne pas attraper un coup de chaleur. Cela ne faisait qu'ajouter choses qui retardaient le travail. Il a certainement fallu beaucoup de temps pour s'adapter à la vie avec la COVID.

Le président: Merci, monsieur Johns. Nous passons maintenant à M. McCauley, pour quatre minutes.

M. Kelly McCauley: Merci, monsieur le président.

Monsieur Kendrick, merci de vos observations.

Vous avez dit que la marine et la Garde côtière ne veulent pas du NPEA. Pouvez-vous nous en dire plus?

M. Andrew Kendrick: Évidemment, ce ne sont que des rumeurs, car elles ne l'ont jamais déclaré publiquement. Ayant travaillé à la fois avec la marine et la garde côtière, je crois que c'est le cas. Si la marine les avait voulus, elle les aurait pris. Elle aurait pris les navires sept et huit, plutôt que de s'assurer que la Garde côtière les prenne.

Un navire comme le NPEA n'est pas vraiment adapté au profil de mission de la Garde côtière. En fait, pour ceux d'entre vous qui connaissent la flotte de la Garde côtière, je crois que le plan consiste à utiliser le NPEA pour remplacer le *Cape Roger* et son bâtiment frère. Ce sont en fait des navires de patrouille des pêches dont la coque n'est pas renforcée pour la glace. Ils déplacent moins de 2 000 tonnes. Ils sont remplacés par un NPEA de près de 8 000 tonnes et qui est vraiment conçu pour servir de brise-glace.

Avec ces navires, vous utilisez une masse pour ouvrir une boîte de conserve. Ils doivent être adaptés à l'usage de la Garde côtière parce que, par exemple, les logements...

• (1455)

M. Kelly McCauley: Pouvez-vous nous donner une idée approximative de ce que ces adaptations vont nous coûter?

M. Andrew Kendrick: Non. Cela ne semble pas être public. Un chiffre qui a été mentionné dans le témoignage plus tôt cette semaine était de 1,5 milliard de dollars pour les deux navires. Franchement, c'est un chiffre étonnant.

M. Kelly McCauley: Combien les pays pairs paient-ils pour ces navires?

M. Andrew Kendrick: Il n'y a rien qui ressemble exactement au NPEA, mais je pense qu'un autre navire qui a été mentionné dans un témoignage précédent est *Le Commandant Charcot*, qui a été construit aux chantiers navals Vard de Roumanie et de Norvège. Il s'agit d'un brise-glace polaire de classe 2. Il a presque exactement la même taille et la même puissance que le *John G. Diefenbaker*. Il coûte 500 millions de dollars pour un navire qui est un hôtel de luxe. Il est alimenté au GNL, donc son système de propulsion, ses batteries et son équipement scientifique sont très compliqués. Il coûte moins cher, apparemment, qu'un NPEA, qui est un quart de sa taille et beaucoup moins complexe.

M. Kelly McCauley: Savez-vous quel effet la COVID a eu sur les pays pairs en matière de construction navale? Il semble que ce soit une excuse pangouvernementale pour tout.

M. Andrew Kendrick: Eh bien, en ce qui concerne la COVID, je dois vraiment accepter une grande partie de ce qui a été dit par nos témoins ici aujourd'hui. Il faut être conscient des différences entre un endroit comme la Nouvelle-Écosse et un endroit comme la Norvège, qui a, en fait, fait un bien meilleur travail de contrôle de la COVID sans autant de fermetures.

J'étais à 48 heures de visiter le *Commandant Charcot* lorsque toutes les restrictions ont été mises en place. Il a été construit pendant la COVID, et je crois que cela a eu un impact d'environ trois mois sur la livraison du navire.

M. Kelly McCauley: Vous avez parlé un peu de réformer la SNCN ou de la tuer. Est-ce que c'est trop tard pour s'en écarter? Est-ce que c'est trop tard pour réparer la SNCN?

M. Andrew Kendrick: Un de mes mentors m'a dit très tôt que lorsqu'on est dans un trou, il faut arrêter de creuser. Il n'est jamais trop tard. Qu'est-ce que nous annulons à ce stade?

Comme John Schmidt l'a dit plus tôt, lorsque nous étions à ce stade dans le programme des frégates au cours des années 1980, nous obtenions des navires. Il semble qu'il nous faille encore au moins une décennie pour obtenir des navires dans le cadre de la SNCN.

Le président: Merci, monsieur Kendrick. Si vous souhaitez ajouter quelque chose, n'hésitez pas à le soumettre au greffier, qui le distribuera.

Nous allons passer à M. Kusmierczyk pour quatre minutes.

M. Irek Kusmierczyk: Merci, monsieur le président.

Madame Sampson, de ce côté-ci de la table, je peux vous dire que nous sommes très fiers de la Stratégie nationale de construction navale, et nous sommes très, très fiers de nos constructeurs de navires. Je vous prie de transmettre ce message à vos membres et je vous remercie de l'énorme travail que vous avez accompli dans des circonstances très difficiles pendant la COVID.

Selon la dernière enquête sur la population active, le taux de chômage au Canada est de 5,2 %. C'est le taux de chômage le plus bas depuis que Statistique Canada a commencé à le mesurer en 1976, donc le plus bas en 50 ans. Beaucoup de gens attribuent cela à nos politiques concernant la COVID et au bilan de ce gouvernement qui a su diriger le pays tout au long de la pandémie.

Constatez-vous une crise de l'emploi, des pénuries et autres problèmes? Que fait le syndicat pour remédier à certaines de ces pénuries?

Mme Shannon Sampson: Est-ce que vous voulez pour remédier à certaines des pénuries d'emplois?

M. Irek Kusmierczyk: Oui — désolé, je voulais dire des pénuries de main-d'oeuvre.

Mme Shannon Sampson: Nous travaillons la main dans la main avec Irving, mais pas comme une agence de recrutement de main-d'oeuvre. Notre syndicat n'offre pas vraiment un service de placement. Cela se fait uniquement du côté d'Irving, mais nous travaillons en tandem avec eux. Si nous avons quelqu'un à recommander, ou... Les gens de métier ont beaucoup d'amis qui sont des gens de métier, alors nous recevons beaucoup de curriculum vitae et nous travaillons en tandem à cet égard. Il semble vraiment y avoir pénurie partout.

M. Irek Kusmierczyk: Je vais peut-être reformuler un peu.

Félicitations pour avoir été la première femme présidente de ce syndicat, les travailleurs de la marine, en 85 ans d'histoire, si je comprends bien.

Comment faire en sorte que davantage de femmes et de groupes sous-représentés entrent dans les métiers spécialisés, et en particulier dans l'industrie de la construction navale?

Je sais que ce gouvernement, par exemple, a présenté un plan de garde d'enfants à 10 \$ par jour, dans l'espoir d'inciter plus de femmes à entrer sur le marché du travail, à retourner à l'école et à développer leurs compétences. Que pouvons-nous faire pour que plus de femmes et de groupes sous-représentés entrent dans les métiers spécialisés?

• (1500)

Mme Shannon Sampson: La représentation est importante. Je crois que nous devons nous rendre davantage dans les écoles, visiter les écoles secondaires et les collèges communautaires, et simplement avoir cette représentation pour que les gens réfléchissent vraiment. Beaucoup d'élèves du secondaire savent maintenant que la construction navale Irving est un secteur où ils aimeraient travailler en raison de la sécurité d'emploi et des perspectives de carrière solide et stable.

Nous avons beaucoup de comités dans notre section locale. Nous avons un comité AWA, un comité de femmes, pour amener ces groupes sous-représentés dans les écoles secondaires et commencer à plaider pour que les personnes sachent que ce sont des possibilités pour elles. Je pense bien que c'est quelque chose que nous envisagerons de faire à l'avenir.

M. Irek Kusmierczyk: Grâce à la Stratégie nationale de construction navale, le secteur de la construction navale sera là pour des années et des décennies à venir. Est-ce que cela aura un impact positif pour attirer les femmes et les personnes sous-représentées dans l'industrie, sachant qu'elles auront un emploi et qu'elles éviteront le cycle d'expansion et de ralentissement à l'avenir? Est-ce un incitatif pour attirer davantage de groupes sous-représentés dans la construction navale et les métiers spécialisés?

Mme Shannon Sampson: Oui, absolument.

L'un des éléments les plus dissuasifs pour les femmes dans les métiers spécialisés et les groupes sous-représentés était que, la plupart du temps, pour trouver du travail, il fallait traverser le pays pour aller en Alberta. C'est là que se trouvait une grande partie de nos métiers spécialisés. Avoir la possibilité de rester chez soi et de rester avec sa famille est énorme.

M. Irek Kusmierczyk: Merci.

Le président: Je vous remercie.

Nous passons à Mme Vignola, pour deux minutes ou moins.

[Français]

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

Madame Sampson, il n'y a pas que les députés de l'autre côté de la table qui sont contents de constater que les employés du secteur de la construction navale en Nouvelle-Écosse et à Vancouver peuvent travailler, développer leurs talents et se perfectionner. J'espère aussi que ce sera le cas des employés de Lévis. Tout le monde est content de voir cela.

Cela étant dit, selon ce que vous avez mentionné dans votre témoignage, le chantier naval pour lequel vous travaillez bat des records.

De quels records est-il question? À qui ou à quoi le Canada se compare-t-il?

[Traduction]

Mme Shannon Sampson: Je vous remercie de votre question.

Les records auxquels je faisais référence concernent notre programme d'apprentissage. Nous avons eu des chiffres records pour notre chantier naval. Nous avons eu 51 apprentis qui ont réussi avec brio et reçu le Sceau rouge en 2021. Je crois qu'en 2022, la proportion d'apprentis se situe dans les 20 % jusqu'à présent, et nous en avons beaucoup d'autres qui vont obtenir le Sceau rouge pendant le reste de l'année. C'est à cela que je faisais référence.

[Français]

Mme Julie Vignola: Ces records se rapportent à qui ou à quoi? Est-ce par rapport aux années antérieures ou à d'autres pays?

[Traduction]

Mme Shannon Sampson: Non. Je parlais des records uniquement dans notre chantier naval, dans notre établissement.

[Français]

Mme Julie Vignola: Je vous remercie.

[Traduction]

Mme Shannon Sampson: Quant à ce sur quoi cela est fondé, nous avons embauché des moniteurs en compétences et nous avons vraiment changé la façon dont le programme a fini par fonctionner. Le simple fait de tenir des réunions avec nos apprentis et d'avoir un moniteur en compétences qui forme tout le monde et partage ses expériences a vraiment aidé les apprentis à réussir.

[Français]

Mme Julie Vignola: Je vous remercie.

[Traduction]

Le président: Merci, madame Vignola.

Nous passons à M. Johns, pour deux minutes.

M. Gord Johns: Très bien.

Merci encore à vous tous d'être ici.

Madame Sampson, je tiens également à vous féliciter d'avoir été la première femme nommée à ce poste dans votre section locale.

Vous pouvez peut-être parler de la valeur des travailleurs syndiqués et de ce qu'ils apportent à la Stratégie nationale de construction navale.

Mme Shannon Sampson: Je trouve que la valeur des travailleurs syndiqués est leur fierté dans leur travail et leur souci de la sécurité de leurs collègues. Nous avons beaucoup de comités qui se consacrent à la santé et à la sécurité. Il y a un sentiment de sécurité plus intense dans les environnements syndiqués.

Vous savez, lorsque nous grandissons ensemble en tant qu'équipe, nous organisons de nombreux événements avec l'entreprise. Cela s'est vraiment développé au cours des dix dernières années. Lorsque nous organisons ces événements avec le syndicat et l'entreprise, cela montre à quel point nos liens sont forts. Je trouve que cela est particulièrement bénéfique dans l'atelier de production.

C'est ainsi que je le vois. Cela a un impact réel.

● (1505)

M. Gord Johns: Quelle serait l'une des principales recommandations sur la Stratégie nationale de construction navale que vous aimeriez faire au Comité de la part des syndiqués?

Mme Shannon Sampson: L'une des principales choses que j'aimerais que vous sachiez, c'est que chaque jour, tout le monde travaille très fort. Ce sont des constructeurs navals très fiers. Ils sont fiers de ce qu'ils font. En fin de compte, lorsque nous remettons le navire à la Marine royale canadienne, que les marins montent à bord et prennent la mer, il y a ce sentiment de fierté. Vous savez que ce produit vient de vous. C'est leur foyer. C'est une chose dont nous sommes vraiment fiers.

Nous travaillons juste à côté du chantier, de notre marine. Nous travaillons main dans la main avec eux, nous passons beaucoup de temps sur les frégates, des navires entièrement équipés. Nous créons un lien avec eux. C'est quelque chose dont nous sommes vraiment fiers.

Le président: Merci, monsieur Johns.

M. Gord Johns: Je tiens également à vous remercier tous.

Merci, monsieur le président.

Le président: Nous passons maintenant la parole à M. Lobb, pour quatre minutes.

M. Ben Lobb: Merci beaucoup, monsieur le président.

Monsieur Kendrick, je crois que M. McCauley et d'autres ont mentionné que nous savons que nous devons avoir une flotte compétente. Je pense que tout le monde s'entend là-dessus dans ce pays. Nous voulons faire les choses correctement, et nous voulons que ce soit le bon élément d'équipement, au bon prix. Nous respectons les travailleurs, évidemment. J'ai travaillé dans certains environnements quand j'étais plus jeune. Je comprends la valeur du bon travail. Je faisais partie du syndicat des Travailleurs canadiens de l'automobile il y a des années.

Ma question pour vous est la suivante: de quoi avons-nous réellement besoin? Je sais que nous avons posé des questions. J'ai siégé à ce comité et nous avons tous posé des questions. De quoi avons-nous réellement besoin? J'ai l'impression que 10 ans plus tard, nous ne savons toujours pas exactement ce dont nous avons besoin pour notre marine.

Ai-je tort de dire cela?

M. Andrew Kendrick: La marine a besoin de navires. Elle a besoin de navires qui soient des navires de combat de première classe. Elle doit être en mesure de s'en procurer suffisamment pour disposer d'une flotte significative.

Le Type 26, qui est le fondement du NCSC, est peut-être un excellent navire; je n'en suis pas sûr. Certains aspects de ce navire ont suscité des inquiétudes. Tous les navires ont des problèmes, mais s'ils doivent coûter aussi cher, alors nous ne pourrions pas nous les offrir. Les Britanniques ont renoncé à acheter le nombre de navires de leur flotte initiale.

Disons que nous pouvons imiter les chantiers américains sur les plans de la productivité et de la qualité. J'aimerais croire que nous pouvons faire mieux, parce que nous sommes Canadiens, alors bien sûr que nous pouvons faire mieux, sauf lorsqu'il s'agit d'équipes de hockey.

L'équivalent américain en ce moment, la nouvelle frégate de classe Constellation, coûte environ 1,4 milliard de dollars l'exemplaire. Vous pouvez en obtenir 15 pour 20 milliards de dollars. Notre directeur parlementaire du budget dit 80 milliards de dollars; notre marine dit environ 60 milliards de dollars, peut-être. C'est trois fois plus cher. Pourquoi? Nous devons en dégager les raisons. Sinon, notre marine ne sera pas une marine. Elle sera composée de six NPEA et de quelques autres vieux navires.

Nous devons faire mieux que ça. Nous devons donner à la marine les outils dont elle a besoin. Nous vivons dans un monde dangereux et dans un voisinage dangereux. C'est le défi que nous devons relever.

Comment passer d'une flotte de 60 et 80 milliards de dollars à une flotte de 20 milliards de dollars? Qu'allons-nous faire pour y parvenir? Le Canada peut-il se permettre une flotte de 60 milliards de dollars?

Pensez à ce que 40 milliards de dollars peuvent faire en logements abordables, infrastructures, garderies et toutes les autres choses qui sont importantes pour les gens, comme l'assurance-médicaments et les soins dentaires. Qu'est-ce que 40 milliards de dollars nous procureraient? Beaucoup de choses.

M. Ben Lobb: Évidemment, c'est une grande différence. C'est trois fois le coût.

Où nous sommes-nous trompés? S'agit-il d'un flux de processus? Est-ce que ce sont les gens au sommet ou est-ce que tout le monde s'en met plein les poches?

Je ne pense pas que nous ayons vraiment de réponse pour l'instant. Soit tout est confidentiel, soit c'est comme ça, soit c'est l'inflation ou autre. Je ne peux pas imaginer qu'il y ait 40 milliards de dollars d'inflation sur ces navires. Je me trompe peut-être, c'est possible, mais je ne pense pas que ce soit le cas.

Si les États-Unis le font pour le prix, où est l'écart? Le savons-nous?

● (1510)

M. Andrew Kendrick: C'est une très bonne question. Je peux signaler certaines choses que je sais, mais comme je l'ai dit plus tôt, une partie du vrai problème pour moi est le manque de transparence. La SNCN est censée être un livre ouvert. Où est ce livre? Qui est autorisé à l'ouvrir? Qui est autorisé à analyser ce qui se passe?

En ce moment, je suis en train d'analyser l'acquisition de traversiers pour l'État de Washington aux États-Unis. Nous avons tout. Nous avons tous les chiffres dont nous avons besoin. Nous pouvons voir exactement où est l'argent, où va l'argent et pourquoi l'argent va là. Est-ce que je peux faire ça pour la SNCN? Je ne peux pas.

Le président: Je vous remercie.

M. Ben Lobb: Monsieur le président, je sais que mon temps est écoulé.

Pour le Comité, je pense qu'il vaudrait la peine de parler à certains de ces Américains, d'écouter leurs observations et voir où nous en sommes. Je pense que nous devrions le savoir, dans le cadre de notre rapport.

Le président: Je vous remercie. C'est une question dont nous discuterons au sein du Comité.

Nous passons à M. Bains pour quatre minutes. Allez-y, s'il vous plaît.

M. Parm Bains: Merci, monsieur le président, et merci à nos invités de se joindre à nous.

Ma question s'adresse à Shannon Sampson.

Je représente Richmond, en Colombie-Britannique. Mes questions viennent de l'Ouest. Le secteur maritime est extrêmement important pour nous, ici.

À votre avis, croyez-vous que les travailleurs des chantiers navals ont un avenir prospère dans l'industrie de la construction navale dans l'Ouest?

Mme Shannon Sampson: Je ne peux pas vraiment parler des chantiers navals de l'Ouest. Pour être honnête, je ne connais pas très bien Seaspan et ce chantier. Cependant, je crois fermement que la construction navale est une nécessité au Canada, et nous devrions continuer à l'utiliser pour renforcer notre souveraineté et la sécurité de notre pays.

M. Parm Bains: L'un de mes collègues a posé des questions sur la diversité dans la construction navale et les métiers. Dans cette optique, nous avons ici, dans l'Ouest, certains des meilleurs instituts de formation, comme le British Columbia Institute of Technology. C'est une polytechnique de premier ordre qui enseigne la tuyauterie et le soudage. Une grande diversité dans les métiers y a déjà été introduite.

Vous pourriez peut-être parler de ce genre d'établissements d'enseignement. Est-ce que vous et votre syndicat travaillez avec ces établissements pour l'avenir de l'industrie de la construction navale?

Mme Shannon Sampson: Merci de votre question.

Absolument. Nous nous associons à Irving Shipbuilding pour le programme Pathways to Shipbuilding, ainsi qu'à Women Unlimited. Nous avons beaucoup de groupes qui viennent au chantier naval.

J'avais rapidement noté quelques chiffres. En 2017, 11 groupes de Women Unlimited sont venus sur notre chantier naval. En 2019, nous en avons eu 12 de Women Unlimited. En ce qui concerne les autochtones, en 2018, nous en avons eu neuf. Quant aux Néo-Écosais d'origine africaine, en 2019, nous en avons eu 17. Nous cherchons à nous associer de plus en plus avec les groupes sous-représentés.

C'est une chose dont nous sommes assurément fiers. Nous en ferons certainement davantage à l'avenir.

M. Parm Bains: Merci.

Je cède la parole à M. Schmidt.

Le processus d'acquisition de matériel de défense du Canada est complexe. Comment le gouvernement du Canada pourrait-il simplifier son processus d'acquisition de matériel de défense?

M. John Schmidt: Si nous ne parlons que de navires, monsieur, nous disons, je crois, que c'est le processus de passation de marchés. Si nous parlons de grands navires, nous avons sélectionné des chantiers navals pour construire ces navires. Nous avons attribué ces navires.

Le problème, c'est lorsque nous passons des contrats, ou comment nous passons des contrats et comment nous gérons les projets. Les exigences nous poussent à mettre un peu plus de frais généraux dans la façon dont nous gérons. Comme nous aimons le dire, nous devrions dépenser l'argent dans l'acier, pas dans le papier. Je ne veux pas dire du mal de l'industrie du papier, mais nous devons trouver des moyens de rationaliser la façon dont nous passons les contrats. Si nous y parvenons, nous pourrions livrer les navires plus rapidement. Une phase de conception ne devrait pas nous prendre 24 ou 36 mois. Nous devrions réduire ce délai de moitié et trouver des moyens de réduire ces coûts.

C'est le message clé que l'Association essaye de transmettre. Si nous faisons cela, nous construirons des navires plus rapidement. Nous générerons également plus de capacités au sein de nos membres. Nous livrerons plus de produits et, au bout du compte, la flotte fédérale sera renouvelée.

Pour répondre au point précédent de Mme Sampson, nous pouvons tenir le rythme. Nous croyons que nous pouvons répondre aux exigences à la fois avec la main-d'oeuvre ... Tous nos membres ont des programmes de formation internes, et certains d'entre eux sont affiliés à des partenaires américains ou européens. Ils peuvent faire venir ou aider à faire venir ces personnes formées au Canada afin que nous puissions renforcer nos propres capacités à l'interne.

• (1515)

Le président: Je vous remercie.

M. Parm Bains: Merci.

Le président: Sur ce, j'aimerais remercier tous les témoins, ceux qui sont avec nous en présentiel et ceux qui sont avec nous virtuellement.

Monsieur Kendrick, madame Sampson, monsieur Slaunwhite et monsieur Schmidt, merci à vous tous de votre participation aujourd'hui et de votre témoignage devant le Comité. Nous nous en réjouissons.

Cela dit, j'aimerais remercier nos interprètes et nos techniciens, qui nous ont aidés tout au long de la journée à faire avancer les choses, ainsi que nos analystes et notre greffier.

À tous, passez un bon week-end.

La séance est levée.

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

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

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

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

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

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

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

SPEAKER'S PERMISSION

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

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

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

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

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