



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

44^e LÉGISLATURE, 1^{re} SESSION

Comité permanent des opérations gouvernementales et des prévisions budgétaires

TÉMOIGNAGES

NUMÉRO 037

Le lundi 31 octobre 2022

Président : M. Kelly McCauley



Comité permanent des opérations gouvernementales et des prévisions budgétaires

Le lundi 31 octobre 2022

• (1100)

[Traduction]

Le président (M. Kelly McCauley (Edmonton-Ouest, PCC)): Bonjour à tous.

La réunion 37 du Comité permanent des opérations gouvernementales et des prévisions budgétaires de la Chambre des communes, le fameux OGGO, est ouverte.

Nous accueillons aujourd'hui des témoins du Bureau du directeur parlementaire du budget. Je pense que si George Martin était le célèbre cinquième membre des Beatles, le directeur parlementaire du budget, lui, est le douzième membre du Comité. Nous sommes ravis de vous accueillir tous les quatre.

Les témoins d'aujourd'hui sont Yves Giroux, directeur parlementaire du budget; Carleigh Busby, conseillère-analyste; et Albert Kho, analyste.

Si je ne m'abuse, c'est la première fois que vous comparez devant le Comité, monsieur Kho. Je vous y souhaite la bienvenue.

Enfin, nous avons de nouveau avec nous Christopher Penney, conseiller-analyste.

Je crois que vous avez une déclaration préliminaire, monsieur Giroux.

M. Yves Giroux (directeur parlementaire du budget, Bureau du directeur parlementaire du budget): Monsieur le président, madame et monsieur les vice-présidents, mesdames et messieurs les membres du Comité, bonjour. Nous vous remercions de votre invitation à comparaître devant vous aujourd'hui.

C'est avec plaisir que nous vous présentons les conclusions de notre rapport intitulé « Le coût du cycle de vie des navires de combat de surface canadiens — Analyse financière », que nous avons eu l'honneur d'élaborer à la demande du Comité.

Je suis accompagné aujourd'hui par les analystes principaux du rapport, Christopher Penney, Carleigh Busby et Albert Kho.

Conformément au mandat du directeur parlementaire du budget, à la demande du Comité, mon bureau a préparé une évaluation indépendante du coût du programme des navires de combat de surface canadiens, les NCSC, y compris des estimations concernant les étapes Développement, Acquisition, Exploitation et maintien en service, et Démantèlement du cycle de vie de la flotte.

[Français]

Le coût total du cycle de vie du programme des navires de combat de surface canadiens, ou NCSC, est évalué à 306 milliards de dollars, somme qui se décline comme suit: environ 4,3 milliards de dollars sont consacrés à l'étape du développement; 80,2 milliards de dollars le sont à l'étape de l'acquisition; 219,8 milliards de dollars

sont prévus pour l'étape d'exploitation et maintien en service; et, finalement, 1,7 milliard de dollars le sont pour l'étape du démantèlement.

Notre dernière estimation de 84,5 milliards de dollars pour les étapes du développement et de l'acquisition représente une augmentation de 9 % par rapport aux estimations de 77 milliards de dollars présentées dans notre rapport de 2021. Le coût accru est attribuable aux hypothèses et aux échéanciers révisés du projet, dont une augmentation du poids prévu du navire et le report des dates de livraison.

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

[Traduction]

Le président: Merci, monsieur Giroux.

Commençons par Mme Kusie, pour six minutes. Je vous en prie.

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

Je remercie vivement le directeur parlementaire du budget et son équipe d'être parmi nous cette semaine, malgré le court préavis. Nous vous savons sincèrement gré.

Cette semaine et la semaine prochaine, où nous ferons relâche, seront l'occasion de méditer sur le sens profond du jour du Souvenir et de considérer les moyens dont disposent les Forces armées canadiennes et les militaires qui les composent. Ce qui me préoccupe le plus dans cette étude — sachant que je suis une nouvelle venue au Comité —, ce sont les conséquences des retards sur la capacité de notre pays à se protéger au plan national, mais aussi sur ce qu'il peut apporter au monde, comme nous en avons eu un exemple dernièrement, pour la guerre en Ukraine. C'est ce qui m'inquiète par rapport à l'étude.

À titre de ministre du cabinet fantôme relativement au Conseil du Trésor, je cherche toujours à m'assurer que les fonds sont employés le plus judicieusement possible et à les examiner d'aussi près que possible, dans l'intérêt des contribuables canadiens. Or, vient un moment où, quand on a besoin d'un rouleau de papier hygiénique, on a besoin d'un rouleau de papier hygiénique, alors on est prêt à le payer 10 \$ même si on préférerait qu'il ne coûte que 5 \$.

Je redoute que les retards dans l'approvisionnement empêchent notre pays de protéger son propre territoire et d'apporter sa contribution sur la scène mondiale.

Bien que le premier ministre répète constamment que le Canada est « de retour », nous avons constaté à de nombreuses reprises que ce n'est pas le cas, en tout cas pas en ce qui concerne notre capacité à nous protéger et à aider le monde.

Par ailleurs, les forces armées ont de graves problèmes d'enrôlement. J'ai en main un article de la Presse Canadienne où l'on peut lire ceci:

La première année de pandémie a grandement nui aux efforts de l'armée, car les centres de recrutement et les camps d'entraînement ont dû fermer leurs portes. En conséquence, seulement 2 000 personnes se sont enrôlées en 2020-2021, moins de la moitié de ce qui était requis.

[...] l'armée ne reçoit environ que la moitié des demandes d'admission mensuelles nécessaires pour atteindre son objectif d'ajouter 5 900 recrues dans ses rangs cette année.

Le manque à gagner devrait exacerber la pénurie actuelle de personnel. Environ 1 des 100 000 postes militaires sur 10 est vacant.

À vrai dire, c'est selon moi une conséquence de l'hésitation des Canadiens à mettre leur vie en péril pour leur pays sans disposer de l'équipement nécessaire.

D'autres pays s'en sortent beaucoup mieux à ce chapitre. Comparons-nous par exemple aux États-Unis, avec le processus d'approvisionnement pour les navires FFG-62 de la classe Constellation.

J'ai en outre des réserves manifestes en ce qui a trait à la hausse considérable du budget — une hausse de 9 % par rapport à l'estimation de 77 milliards de dollars —, qui, vu que l'enveloppe de 60 milliards de dollars initialement prévue en 2017 n'était pas suffisante, a été portée à 84 milliards de dollars.

Pourriez-vous expliquer au Comité ce qui, à la base, explique les retards? Je m'inquiète toujours au sujet de l'aspect financier, mais encore plus des conséquences de tout cela sur notre protection nationale et sur notre capacité d'apporter une contribution à l'échelle internationale à un moment où le monde en a de plus en plus besoin.

• (1105)

M. Yves Giroux: C'est une question intéressante. Nous nous sommes penchés sur les répercussions des retards par rapport au coût du programme et nous avons constaté que chaque année de retard, grosso modo, ajoute environ 2,5 milliards de dollars au coût total de la phase d'acquisition — le Développement et l'Acquisition.

Cependant, en ce qui a trait aux causes des retards en tant que telles, nous n'avons pas de réponse précise. Nous nous sommes concentrés sur les coûts en nous fiant aux données que nous a fournies la Défense nationale. Nous n'avons aucune réponse précise quant aux causes des retards.

Je pense que les fonctionnaires ou la ministre de la Défense nationale seraient beaucoup mieux à même de vous expliquer dans le détail ce qui explique les multiples retards.

Mme Stephanie Kusie: Dans le même ordre d'idées, selon votre analyse des coûts, avez-vous la moindre idée de la façon dont on pourrait rattraper les retards? Je veux dire, selon votre analyse des coûts.

M. Yves Giroux: Pour résorber ou combler les retards, il faudrait probablement acheter des navires prêts à livrer, c'est-à-dire déjà conçus et construits ailleurs. Ce serait une solution. Il s'agirait de prendre les mêmes types de navires et de réduire autant que possible leur canadienisation ou le nombre de modifications à apporter à leur conception.

Il serait possible de prendre quelque chose qui existe déjà ailleurs, ce qui impliquerait toutefois de renoncer à certaines caractéristiques que la Marine royale canadienne pourrait considérer comme nécessaires ou essentielles, sinon parfois désirables. Il re-

viendrait à la Marine royale canadienne de décider si cette approche est envisageable.

• (1110)

Mme Stephanie Kusie: À votre avis, les changements relatifs aux coûts sont-ils principalement attribuables aux changements apportés par le gouvernement, ou s'agit-il de changements que l'entrepreneur juge nécessaires?

Le président: Je suis désolé, mais je dois vous interrompre, car il vous reste environ cinq secondes.

Vous pourrez sans doute continuer au cours de la prochaine série de questions ou répondre par écrit. Merci beaucoup.

Monsieur Kusmierczyk, vous avez la parole pour six minutes.

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

Merci aussi à vous, monsieur Giroux, de venir une fois de plus témoigner et fournir des explications.

Considérons le coût total du cycle de vie du projet, qui s'élève à 306 milliards de dollars. Peu importe sous quel angle on le considère, c'est un chiffre qui donne le vertige.

Cela dit, pouvez-vous expliquer le cycle de vie de ce projet? Il n'est pas question d'une dépense ponctuelle qui est affectée au budget d'un exercice. Elle s'étend sur une certaine durée. Quelle sera la durée, en années, du cycle de vie des navires?

M. Yves Giroux: Le coût du cycle de vie est réparti sur 65 ans. Le calcul commence au moment où le programme est mis au point, donc à l'étape Développement, et il se termine lorsque le dernier navire est déclassé et démantelé pour que l'acier soit recyclé, si c'est possible à ce moment-là.

C'est une très longue durée, et toutes les dépenses sont incluses, comme je l'ai dit, depuis le développement, qui englobe la conception et la gestion de projet, jusqu'au déclassement des navires, en passant évidemment par l'acquisition, c'est-à-dire la construction et l'achat des navires, ainsi que leur exploitation et leur maintien en service tout au long de leur durée utile, estimée à 30 ans, carénage de demi-vie compris. C'est une très longue durée.

M. Irek Kusmierczyk: Vous avez mentionné une durée d'exploitation de 30 ans. Quels facteurs entrent en compte pour calculer les coûts réels d'exploitation? D'où vient ce chiffre, par rapport aux 30 ans?

M. Yves Giroux: Il est fondé sur la durée de vie prévue des navires, qui repose sur les données de la Défense nationale et la durée de vie de navires semblables qui ont été construits et qui sont exploités ailleurs. Les coûts de fonctionnement et de maintien en service englobent le personnel — c'est-à-dire les équipages —, le combustible nécessaire pour propulser les navires, les lubrifiants, les munitions et les systèmes d'armement, de même que le carénage de demi-vie.

M. Irek Kusmierczyk: Dans l'industrie de la défense, l'équipement est-il habituellement mis hors service à l'échéance de sa durée de vie prévue? Continue-t-on normalement de l'y utiliser au-delà de sa durée de vie prévue?

M. Yves Giroux: Les navires sont normalement construits en fonction d'une certaine durée de vie, soit une trentaine d'années. Bien sûr, dépendamment de l'usage qui en est fait au fil du temps, ils peuvent durer plus ou moins longtemps. Si on effectue d'importants travaux de maintien en service ou des dépenses considérables en fin de durée de vie utile, on peut la prolonger.

M. Irek Kusmierczyk: Il est même possible que la durée de vie des navires s'étende sur plus que les 65 années prévues, est-ce bien cela?

M. Yves Giroux: Oui. Si, par exemple, les navires sont moins utilisés que prévu ou que des investissements considérables étaient faits vers la fin de leur durée de vie utile afin de la prolonger au-delà de 30 ans, il est tout à fait possible que les navires en tant que tels durent plus longtemps.

M. Irek Kusmierczyk: Est-il par ailleurs raisonnable d'affirmer que les chances de prolonger la durée de vie sont probablement meilleures si on achète ou on conçoit un navire de guerre fabriqué pour le Canada au lieu d'opter pour un navire prêt à livrer qui n'est pas adapté au climat canadien? Est-ce raisonnable?

M. Yves Giroux: Je ne présumerai rien de tel d'emblée. Je pense qu'il faudrait d'abord examiner la conception des autres navires.

L'endroit où ils sont utilisés compte pour beaucoup. Cela dit, je doute que le fait qu'ils soient construits au Canada ou ailleurs fasse vraiment la différence, du moment qu'ils respectent le même cahier des charges.

M. Irek Kusmierczyk: D'accord.

Vous avez dit, par exemple, que les coûts en général augmentent d'environ 2,5 milliards de dollars par année de retard.

Le ministère de la Défense nationale pourrait-il à votre avis arriver à raccourcir les échéanciers? Y aurait-il aussi d'autres façons d'endiguer autant que possible la hausse des coûts? Le rapport formule-t-il des recommandations sur ces deux points?

• (1115)

M. Yves Giroux: C'est difficile à dire, car nous ne comprenons pas parfaitement ce qui cause les retards. Il se pourrait que ce soit le peaufinage des plans de conception. Il se pourrait que ce soit la modification du cahier des charges. Il se pourrait aussi que ce soient les chantiers navals, s'ils ne sont pas tout à fait prêts à bâtir les navires et qu'ils réclamaient la modification du concept envisagé par le ministère.

À moins de bien saisir l'origine première des retards, il est difficile de recommander des façons d'en éviter d'autres.

M. Irek Kusmierczyk: On a constaté que, par exemple, la COVID entraîne des retards dans d'autres projets. Serait-il juste de dire que la pandémie de COVID et certains des problèmes qui en découlent au chapitre des chaînes d'approvisionnement et des pénuries de personnel se sont répercutés sur les retards constatés dans ce projet? Serait-ce juste?

M. Yves Giroux: C'est tout à fait possible, puisque nous avons employé les données de la Défense nationale et que les retards attribuables à la COVID n'ont vraisemblablement été pris en compte que dans les estimations les plus récentes. C'est tout à fait possible.

M. Irek Kusmierczyk: Merci beaucoup.

Le président: Merci, monsieur.

Madame Vignola, vous disposez de six minutes.

[Français]

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

Je souhaite la bienvenue aux témoins et les remercie de s'être joints à nous.

Avant même la publication de votre rapport, Allan Williams, un ancien sous-ministre adjoint au ministère de la Défense, avait lancé une mise en garde. Selon lui, les coûts de ce programme dépassent à eux seuls le financement total disponible au sein du ministère de la Défense nationale pour acquérir et entretenir les biens d'équipement de l'armée, de la marine et de la force aérienne combinées, le risque étant que l'achat de ces navires se fasse au détriment du reste des projets d'acquisition, hypothéquant ainsi les opérations militaires.

Qu'en pensez-vous?

Allan Williams ajoute qu'il serait insensé de ne pas recommencer le processus, étant donné que le Canada ne peut pas se permettre d'acheter ces 15 navires de combat de surface.

Que pensez-vous de son analyse?

M. Yves Giroux: Je pense que ce sont des préoccupations tout à fait légitimes. En effet, on considère maintenant que le coût d'acquisition et de développement va probablement dépasser les 84 milliards de dollars. Il se pourrait donc que des décisions difficiles doivent être prises. Il pourrait y avoir des arbitrages douloureux au sujet de l'acquisition de pièces d'équipement majeures comme des avions de combat, dont le coût n'est pas encore déterminé, et d'autres types d'équipement comme les chars d'assaut, qu'il faudra acheter ou renouveler au cours des années à venir.

On sait, par ailleurs, compte tenu de ce que l'on connaît du budget actuel du ministère de la Défense nationale et des navires de combat, que les coûts d'entretien et de fonctionnement risquent d'engloutir bien plus que la moitié du budget. Cela va probablement représenter les trois quarts du budget de la Marine royale canadienne, si ce n'est pas davantage.

Si les 15 navires de combat engloutissent à eux seuls une part très importante du budget de fonctionnement de la Marine royale, il ne restera plus grand-chose pour les autres navires et les autres types d'opérations de défense.

Je crois donc que M. Williams a soulevé des préoccupations tout à fait légitimes.

Mme Julie Vignola: Merci, monsieur Giroux.

Au Québec, nous avons un chroniqueur qui s'appelle Pierre-Yves McSween. « En a-t-on vraiment besoin? » est une question qu'il pose souvent.

Le Canada a-t-il vraiment besoin de 15 navires de combat de surface?

M. Yves Giroux: Les stratèges militaires, les fonctionnaires et la ministre de la Défense nationale seraient probablement en mesure de répondre mieux que moi à cette question. Cela dit, comme le Canada est le deuxième pays au monde quant à l'étendue de son territoire et qu'il est bordé par trois océans, le fait qu'il ait besoin de navires pour protéger et défendre les côtes semble évident. Par contre, avons-nous besoin de la combinaison actuelle ou envisagée? Les experts militaires sont mieux placés que moi pour répondre à cette question.

Mme Julie Vignola: D'accord, merci.

Supposons que, demain matin, le programme des navires de combat de surface soit abandonné. Quelles répercussions économiques cela aurait-il sur les régions concernées par le développement et la mise en chantier du programme, ainsi que sur le Canada dans son ensemble?

M. Yves Giroux: Cela aurait évidemment des répercussions négatives sur les chantiers navals chargés de développer et de construire les navires. Il y aurait des effets négatifs sur les emplois et sur les retombées économiques. Cela en aurait aussi sur notre capacité de défense, soit la capacité militaire du pays. Cela donne à penser que, si l'on abandonnait le programme, il faudrait probablement le remplacer par autre chose.

• (1120)

Mme Julie Vignola: D'accord.

À la page 3 du rapport, on parle des étapes du cycle de vie. Idéalement, quand faudrait-il redémarrer l'étape de développement et l'étape d'acquisition pour que la fin de l'exploitation concorde avec le début de l'exploitation de la prochaine flotte?

Sur un cycle de 65 ans, à quel moment, environ, redémarre-t-on le processus de développement?

M. Christopher Penney (conseiller-analyste, Bureau du directeur parlementaire du budget): Je suis désolé, mais je vais répondre en anglais.

[Traduction]

Les fonctionnaires du ministère de la Défense nationale avec qui nous avons parlé nous ont indiqué que nous devrions lancer un nouveau programme d'acquisition pratiquement dès que les navires seraient mis à l'eau afin qu'il n'y ait pas d'autre interruption.

[Français]

Mme Julie Vignola: D'accord.

Donc, si je comprends bien, il faudra ajouter aux coûts d'exploitation des coûts de développement, et ce, pour être prêt à remplacer les navires à la fin de leur vie et pour éviter de se retrouver avec un manque à gagner de quelques années.

M. Christopher Penney: En principe, oui, mais ce serait dans le cadre d'un autre programme. Cela ne fait donc pas partie de notre estimation.

Mme Julie Vignola: Merci.

À votre avis, de combien de personnes chaque navire aura-t-il besoin, par quart de travail, pour être en mesure de fonctionner?

M. Yves Giroux: On estime qu'il s'agit au total d'environ 200 membres d'équipage. Pour ce qui est du nombre de personnes par quart de travail, cela dépend de la façon dont les choses sont organisées au sein des équipages et de la Marine royale canadienne. On estime néanmoins ce nombre à environ 200.

Comme je ne reçois pas de coups, j'en déduis que ma réponse est bonne.

[Traduction]

Le président: Je suis désolé, mais votre temps est écoulé, madame Vignola.

La parole est à vous, monsieur Johns.

M. Gord Johns (Courtenay—Alberni, NPD): Merci.

Je vous remercie encore de votre présence et de tout le travail que vous accomplissez.

Vendredi dernier, j'étais à la filiale de la Légion de mont Arrowsmith, située dans ma circonscription. J'y étais pour participer à la levée du drapeau d'une autre Campagne des coquelicots et j'ai remercié les femmes et les hommes qui servent dans l'armée et dans la GRC ainsi que les anciens combattants qui étaient sur place. J'ai rencontré le commandant de la base des Forces canadiennes de Nanoose Bay. Il a indiqué à quel point il était important que les militaires disposent de l'équipement adéquat pour accomplir leur travail.

Après avoir examiné votre rapport et fait quelques calculs, j'ai constaté que les coûts avaient augmenté de 12,5 % en un an, ce qui dépasse largement le taux d'inflation. Selon votre analyse, pouvez-vous nous dire quels sont les éléments qui expliquent pourquoi le coût du programme augmente davantage que tout le reste?

M. Yves Giroux: Vous avez parlé de l'inflation, qui a atteint un taux de 7 % ou 8 % au Canada. De toute évidence, il s'agit d'un facteur qui contribue de façon importante à l'augmentation des coûts.

Qui plus est, chaque fois que l'on retarde le programme d'un an, cela entraîne des coûts supplémentaires parce qu'il faut continuer à gérer le projet pendant une année de plus. De plus, cela signifie non seulement que l'entrée en service du premier navire sera retardée, mais aussi que celle de tous les autres navires le sera également. En fait, repousser d'un an l'entrée en service du premier navire se traduit par un retard de jusqu'à quatre ans de l'entrée en service des 10 derniers navires. Un retard d'un an au début du processus signifie un retard de quatre ans pour l'obtention des 10 derniers navires, ce qui fait augmenter considérablement les coûts.

M. Gord Johns: Je suis heureux que vous ayez mentionné que le Canada possède trois côtes, qui forment le plus long littoral au monde. Il est essentiel que les militaires disposent de l'équipement adéquat. Je n'ai pas eu l'occasion de déclarer officiellement à quel point je suis reconnaissant des sacrifices qu'ils consentent et des services qu'ils rendent au Canada.

Parallèlement, nous devons nous assurer d'examiner ces coûts, qui ont grimpé en flèche depuis l'échéancier initialement établi. Les coûts du cycle de vie du projet continuent d'augmenter. En apprenant que les dernières estimations dépassaient 300 milliards de dollars, de nombreux Canadiens se sont demandé ce qui aurait pu être accompli si une partie de ces fonds avait été consacrée à d'autres besoins urgents, comme le système de santé, dont la santé mentale, la lutte contre les changements climatiques ou la crise du logement.

Depuis l'établissement du budget initial du projet en 2008, quelle part des augmentations de coûts aurait pu être évitée et comment aurait-on pu limiter les augmentations?

• (1125)

M. Yves Giroux: Il est difficile de répondre à cette question parce que j'ignore si les coûts prévus au départ constituaient une estimation précise à ce moment-là. En supposant que l'estimation des coûts était très précise, prendre des décisions rapides et lancer rapidement le processus de développement et d'acquisition des navires aurait certainement été une bonne façon d'éviter d'engager ces coûts supplémentaires, qui ne cessent d'augmenter en raison des retards.

Comme je l'ai déjà mentionné, les retards auraient pu être tout à fait justifiés. Ils auraient pu être justifiés par des modifications de conception nécessaires pour répondre aux besoins de la Marine royale canadienne ou par des éléments jugés souhaitables plutôt qu'indispensables. C'est pourquoi le ministère de la Défense nationale est probablement mieux placé pour expliquer les raisons justifiant les retards.

M. Gord Johns: Parlant du ministère de la Défense nationale, quelles informations a-t-il fournies à votre bureau pour contribuer à la rédaction du rapport? A-t-il dissimulé de l'information? Le cas échéant, quelle incidence cela a-t-il eue sur votre rapport?

M. Albert Kho (analyste, Bureau du directeur parlementaire du budget): Non, nous pouvons affirmer que le ministère a fait preuve de transparence avec toutes les informations qui ont été demandées. Nous avons été avisés qu'il y a des retards dans les activités d'approvisionnement liées à des navires précis. Ces informations peuvent être présentées en détail au besoin. À part cela, le devis n'a pas changé à ce moment-ci.

M. Gord Johns: Contestez-vous des éléments d'information fournis par le ministère? Dans l'affirmative, pourquoi?

M. Albert Kho: Nous ne contestons pas l'information parce que nous demeurons neutres face aux raisons invoquées. Nous prenons les données qui nous sont transmises, puis nous fournissons une estimation des coûts, comme l'indique notre mandat.

M. Gord Johns: Dans quelle mesure faites-vous confiance à la dernière estimation? Si vous examinez de nouveau le projet dans un an, vous attendez-vous à ce que les coûts augmentent de nouveau? Je comprends que, avec l'inflation, il est assez difficile d'évaluer où nous allons actuellement, mais...

M. Yves Giroux: Nous sommes persuadés que l'estimation des coûts est précise pour le moment, mais si nous examinons le projet dans un an, je suis convaincu que les coûts auront augmenté, surtout s'il y a d'autres retards, comme ce fut le cas jusqu'à maintenant.

M. Gord Johns: Pouvez-vous expliquer les différences entre l'estimation des coûts du ministère de la Défense nationale et celle du directeur parlementaire du budget pour ce projet?

M. Yves Giroux: Il est difficile pour nous de déterminer exactement ce qui est à l'origine des différences parce que nous n'avons pas un aperçu détaillé de la façon dont le ministère de la Défense nationale a réalisé son estimation des coûts. La plus récente estimation des coûts publiée par le ministère date de quelques années, alors il est très difficile de déterminer pourquoi celle du ministère est beaucoup plus basse que la nôtre. Le temps est un facteur important qui contribue à la différence. Par ailleurs, le ministère est bien placé pour déterminer les différences entre son estimation des coûts et la nôtre, étant donné qu'il connaît bien notre méthodologie. Elle est assez ouverte et transparente, mais nous ne disposons pas du même droit de regard sur la méthodologie du ministère.

M. Gord Johns: Formidable. Merci.

Le président: Merci, monsieur Johns. Vous avez terminé juste à temps.

Madame Block, vous disposez de cinq minutes.

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

Je fais écho aux observations de mes collègues en vous souhaitant la bienvenue ici aujourd'hui. Il s'agit d'une étude importante, et je crois comprendre que, dans le cas de ce projet, elle se poursuit

assurément depuis un bon moment. Je vous remercie du rapport que vous avez présenté la semaine dernière.

Il contient beaucoup d'informations qui nous permettent de tenter de comprendre le coût du cycle de vie des navires de combat de surface canadiens. Vous nous avez présenté le coût du cycle de vie étalé sur 65 ans. D'après ce que je comprends, en 2013, le coût du cycle de vie présenté par le vérificateur général s'élevait à quelque 90 milliards de dollars. Maintenant, nous constatons que ce montant a triplé.

Les coûts liés aux étapes de développement et d'acquisition sont passés de 26 à 84,5 milliards de dollars. C'est ce que j'ai compris d'après ce que j'ai lu.

Pouvez-vous me décrire en quoi consiste l'étape de développement et d'acquisition au cours de la période de 65 ans? Je vois que vous avez estimé une période pour l'étape de démantèlement. Nous savons en quoi consiste l'étape opérationnelle, alors en quoi consiste exactement une étape normale de développement et d'acquisition, si une telle chose existe? En quoi cette étape consiste-t-elle? Quelle est la norme de l'industrie à l'échelle mondiale?

M. Christopher Penney: Selon mon expérience, cela dépend beaucoup du pays.

Par exemple, aux États-Unis, l'étape du développement pour des navires de combat de surface prend habituellement entre cinq et sept ans. Bien sûr, il y a ensuite l'étape de l'acquisition, qui dépend de la durée du cycle de production.

● (1130)

Mme Kelly Block: D'accord, merci.

Je tiens à parler de certains coûts qui n'ont pas été inclus dans votre rapport, notamment les taxes et la taxe de vente harmonisée.

Pouvez-vous nous expliquer quel est le problème avec les taxes? Pourquoi le ministère de la Défense nationale a-t-il refusé d'inclure les taxes ou pourquoi n'a-t-il pas inclus cette information?

M. Yves Giroux: La taxe de vente harmonisée, les taxes de vente et les taxes de vente provinciales sont toujours incluses dans les marchés ordinaires passés par le gouvernement du Canada. Le gouvernement du Canada paie la taxe de vente provinciale applicable, la TVH et la TPS. Rien ne permet de croire que ce sera différent cette fois-ci, mais, pour le ministère de la Défense nationale, il s'agit d'un important point de désaccord entre leur estimation et la nôtre. Pour cette raison et pour assurer la comparabilité entre les chiffres présentés aujourd'hui et, je l'espère, à l'avenir par le ministère et les nôtres, nous avons décidé de ne pas inclure les taxes de vente provinciale ni la TVH afin de rendre les données comparables pour les parlementaires.

Je ne vois aucune raison évidente justifiant que le ministère de la Défense nationale soit exempté des taxes de vente, mais il conclura peut-être des accords en ce sens avec les provinces. Pour cette raison, et pour éviter d'en faire un enjeu central et de détourner l'attention de la vraie question, soit le coût du cycle de vie s'élevant à 306 milliards de dollars, nous avons décidé d'exclure les taxes de vente pour assurer la comparabilité et éviter une discussion parallèle qui n'est pas indispensable à la question des navires de combat de surface.

Mme Kelly Block: Merci beaucoup.

Je voudrais revenir en arrière et vous donner l'occasion de répondre à la question de mon collègue concernant les raisons qui expliquent les augmentations de coûts. Sont-elles attribuables davantage aux changements apportés par le gouvernement ou aux changements nécessaires apportés par les entrepreneurs?

M. Christopher Penney: Nous pouvons seulement émettre des hypothèses. Nous avons certainement eu des discussions avec des fonctionnaires du ministère de la Défense nationale, mais je ne crois pas que nous ayons le droit d'en parler. À mon avis, le ministère est probablement mieux placé pour répondre à la question.

Merci.

Mme Kelly Block: D'accord.

Je vais céder mon temps de parole.

Le président: Merci, madame Block.

Monsieur Bains, la parole est à vous. Vous disposez de cinq minutes.

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

Je tiens à remercier les témoins de se joindre de nouveau à nous aujourd'hui.

Le Projet des navires de combat de surface canadiens est l'élément principal de la Stratégie nationale de construction navale. Bien sûr, il s'agit d'un élément très important du secteur maritime en Colombie-Britannique. Pouvez-vous nous en dire davantage sur les retombées positives pour l'économie canadienne découlant de la construction de navires au Canada?

M. Yves Giroux: Bien sûr. Nous parlons beaucoup des coûts et des coûts de la construction des navires, et le rapport est effectivement axé sur les coûts. Nous n'avons pas quantifié les retombées positives pour l'économie canadienne ni pour les chantiers navals qui construiront les navires de combat de surface canadiens parce que cet élément ne faisait pas partie de la portée du rapport. Toutefois, il est évident qu'il y a et qu'il y aura des retombées positives pour l'économie canadienne, notamment des retombées économiques découlant des emplois et de l'expertise.

On entend souvent dire qu'il est impératif que le Canada ait la capacité nationale de construire ce type de navires pour des raisons de sécurité nationale. Cet élément est également difficile à quantifier. Étant donné que le rapport devait se concentrer sur les coûts et sur le coût du cycle de vie, c'est effectivement sur ces points que nous nous sommes concentrés et non directement sur les retombées économiques ou sur les retombées intangibles pour la sécurité nationale.

M. Parm Bains: Merci.

Je crois que vous en avez parlé brièvement, mais je constate que le rapport ne propose pas de comparaisons internationales. Des rapports précédents ont proposé des comparaisons en donnant des exemples internationaux. Certains intervenants ont souligné à quel point il est difficile de faire des comparaisons précises avec les coûts à l'étranger, étant donné que nous n'avons pas la même quantité d'informations concernant les coûts établis par les gouvernements étrangers.

Pouvez-vous nous parler de cette difficulté et des limites qui nous empêchent de faire des comparaisons précises des coûts?

• (1135)

M. Yves Giroux: Vous soulevez un bon point. En fait, en général, lorsqu'on tente d'établir des comparaisons de coûts, les marines ou les ministères de la Défense nationale ailleurs dans le monde n'ont pas tendance à être très ouverts ou transparents au sujet de tous leurs coûts lorsqu'ils achètent et utilisent des navires de combat de surface ou des navires de guerre.

Des données sont toutefois disponibles auprès de divers chantiers navals et d'autres marines, notamment aux États-Unis, au Royaume-Uni et en Australie. Par exemple, nous avons l'établissement des coûts pour les frégates américaines de la classe Constellation. Le Congressional Budget Office, notre homologue aux États-Unis, a évalué les coûts pour 10 navires à environ 12,3 milliards de dollars en dollars de 2020.

En dollars canadiens actuels, cela représente environ 16 à 17 milliards de dollars pour 10 navires. Ils ne sont pas identiques aux navires de combat de surface, et il ne s'agit que des coûts d'acquisition. Cela ne comprend pas les coûts du cycle de vie, les coûts d'élimination ou les coûts de développement du programme. Par contre, cela donne une idée des coûts encourus par des marines nationales alliées ailleurs dans le monde.

M. Parm Bains: Merci.

À la page 7 du rapport, il y a une section sur les coûts exclus de l'estimation, comme « les coûts du personnel civil affecté aux navires de combat de surface ». Est-ce que cela signifie que la solde des militaires est incluse dans les estimations liées à l'exploitation et au maintien en service?

M. Christopher Penney: Oui. Toutes les soldes des militaires sont incluses dans la phase d'exploitation et de maintien en service.

M. Parm Bains: D'accord.

Ensuite, le rapport signale que l'analyse tient compte de « plusieurs séjours à quai » pour chaque navire. Est-ce que le Bureau du directeur parlementaire du budget a ventilé le coût d'un séjour à quai?

M. Christopher Penney: En ce qui concerne les coûts d'exploitation et de maintien en service, et plus particulièrement de maintenance, il existe trois échelons de maintenance: à bord, à quai et au dépôt. Le séjour à quai fait référence à la maintenance au dépôt. Ces coûts sont calculés pour la totalité du cycle de vie du navire puis étalés tout au long de sa vie afin de pouvoir appliquer l'inflation et tenir compte adéquatement du coût réel.

M. Parm Bains: Est-ce qu'il me reste du temps, monsieur le président?

Le président: Il vous reste 11 secondes.

M. Parm Bains: Je remercie une fois de plus nos témoins de nous avoir fourni tous ces renseignements. J'en resterai là.

Le président: Merci, monsieur Bains.

Madame Vignola, vous disposez de deux minutes et demie. La parole est à vous.

[Français]

Mme Julie Vignola: À la page 2 de votre rapport, sous la rubrique « Contexte », il est écrit que les coûts ne sont pas indexés.

Quels seraient-ils, approximativement, s'ils l'avaient été?

M. Yves Giroux: C'est difficile de vous offrir une estimation rapide des coûts.

En fait, les montants sont indexés. Ces coûts sont fondés sur l'hypothèse que l'inflation se maintiendra selon les prévisions de notre bureau. La question que vous posez chercherait donc à savoir quels seraient les coûts si on les ramenait en dollars d'aujourd'hui, c'est-à-dire en dollars réels. Je n'ai pas ces chiffres de mémoire. Ce que vous voyez, c'est le total pour les coûts courants jusqu'à la fin du programme.

Mme Julie Vignola: L'inflation est donc calculée selon une moyenne.

M. Yves Giroux: Exactement. C'est calculé selon les prévisions d'inflation, mais, sur une période aussi longue, les prévisions sont difficiles.

Mme Julie Vignola: Nous espérons ne pas revenir aux taux d'inflation des années 1980.

Tout à l'heure, M. Bains a parlé de ce qui était inclus dans les coûts d'exploitation, notamment, le salaire des militaires. A-t-on inclus le coût des uniformes, de la nourriture sur le navire, de l'entraînement, etc.? Tout cela est-il inclus?

M. Yves Giroux: Oui. Ces coûts sont inclus.

Ce qui n'est pas inclus est le coût de supervision au quartier général de la Défense nationale, par exemple. On suppose que ces coûts seraient subis de toute façon, qu'il y ait des navires de combat ou non. Ces coûts seraient négligeables en comparaison des autres coûts de fonctionnement.

Les coûts pour la nourriture et les uniformes sont compris, ainsi que les avantages sociaux des marins qui sont sur les navires.

• (1140)

Mme Julie Vignola: Est-il possible de prévoir les retombées économiques à long terme d'un projet comme celui des navires de combat de surface?

Quels coûts directs et indirects y sont associés?

[Traduction]

Le président: Je crains qu'à moins de pouvoir répondre à cette question en quatre secondes, vous deviez nous fournir une réponse écrite.

Monsieur Johns, vous disposez de deux minutes et demie. La parole est à vous.

M. Gord Johns: On s'attend à ce que ce projet représente la dépense la plus importante de l'histoire du Canada. Les renseignements publics disponibles sur l'analyse comparative entre les sexes plus se concentrent sur la conception des navires. Pouvez-vous nous parler de la répartition des retombées économiques et nous dire si le projet devrait améliorer l'équité économique des groupes historiquement désavantagés?

M. Yves Giroux: Ce n'est pas quelque chose que nous avons examiné. Il faudrait émettre des hypothèses au sujet des personnes qui seront embauchées dans les chantiers navals qui vont construire ces navires et du personnel militaire qui naviguera sur ces navires, et il serait difficile d'émettre de telles hypothèses en 2022 au sujet d'un programme qui doit s'étendre sur 65 ans. Nous pouvons par exemple supposer que l'équipage de ces navires restera majoritairement masculin, mais à part cela, il est très difficile d'estimer si les femmes vont représenter un pourcentage de plus en plus important jusqu'au point d'atteindre la parité et s'il y aura d'autres groupes traditionnellement désavantagés de la société canadienne. Je crois que les représentants du ministère de la Défense nationale seraient

mieux placés pour répondre à une telle question en tenant compte de leurs propres plans d'inclusion et de recrutement.

M. Gord Johns: D'accord.

On s'attend à ce que ce projet représente la plus importante dépense de notre histoire. On en a déjà parlé. Est-ce que votre bureau a effectué une analyse des retombées économiques locales qui pourraient être générées au cours de la durée de ce projet? De plus, dans ce calcul, est-ce que les salaires restent stables ou s'ils suivent le taux d'inflation? On sait que nos militaires sont largement sous-payés et que leurs soldes n'augmentent pas au rythme de l'inflation, ce qui est également perturbant.

M. Yves Giroux: Nous avons supposé que les soldes allaient suivre l'inflation. Il est toutefois difficile de prédire avec exactitude l'inflation sur une aussi longue période, alors nous devons nous appuyer sur des suppositions et des hypothèses. Peu importe le taux d'inflation, nous avons supposé que les soldes allaient augmenter au même rythme que l'inflation.

M. Gord Johns: Excellent. Merci.

Le président: Merci beaucoup.

Monsieur Barrett, vous disposez de cinq minutes. La parole est à vous.

M. Michael Barrett (Leeds—Grenville—Thousand Islands et Rideau Lakes, PCC): Bonjour. Je vous suis très reconnaissant de votre travail et de répondre à nos questions ce matin.

Vous avez dit que 75 % du budget de la Marine sera dorénavant accaparé par ces coûts. Pour être clair, il s'agit du budget de la Marine et non de celui des Forces armées canadiennes. Quel est ce budget, en ce moment?

M. Yves Giroux: Merci de me permettre de préciser ce point. Nos avens évalué à l'interne que le budget d'exploitation de la Marine s'élève à environ 4,5 milliards de dollars par année. En dollars actuels — afin que les coûts engagés au cours des années et des décennies à venir soient comparables aux dollars de 2022 —, le budget d'exploitation et de maintien en service des navires de combat de surface canadiens, ou NCSC, représenterait environ 3,8 milliards de ces 4,5 milliards de dollars. Le budget d'exploitation des NCSC représentera donc une portion importante du budget d'exploitation total de la Marine. Toutefois, cela ne tient pas compte du fait que le budget de la Marine peut fort bien augmenter au fil du temps afin de tenir compte du budget d'exploitation des NCSC. Si on devait tenir compte en ce moment même du budget d'exploitation des NCSC dans celui de la Marine, il faudrait de toute évidence faire des compromis.

• (1145)

M. Michael Barrett: Selon ces chiffres, il faudrait procéder à un rajustement d'au moins 3,8 milliards de dollars pour maintenir le statu quo afin d'inclure les NCSC dans le budget de la Marine.

M. Yves Giroux: Pas nécessairement, car les navires de combat de surface remplacent des navires existants. Je n'ai pas en tête le coût d'exploitation et de maintien en service annuel des navires existants, mais le rajustement à la hausse n'aurait probablement pas besoin d'être aussi important. Il y aurait un calcul à faire à ce chapitre, mais la Marine pourrait aussi faire des choix relativement à d'autres types d'activités qu'elle pourrait réduire ou ralentir afin d'inclure les NCSC dans son budget actuel.

M. Michael Barrett: Vous n'avez pas ces chiffres en tête, mais est-ce que ce calcul a été effectué? Est-il disponible?

M. Christopher Penney: En fait, je peux donner les coûts d'exploitation actuels prévus pour la flotte des navires de la classe Halifax. Cela représente entre 800 millions de dollars et 1 milliard de dollars. Lorsqu'on parle de 3,8 milliards de dollars, c'est progressif. Il s'agirait de la différence entre les deux.

M. Michael Barrett: Donc — je n'écris pas tout cela à mesure que vous parlez —, il s'agirait d'un rajustement possible pouvant atteindre 2,8 milliards de dollars?

M. Christopher Penney: En gros, oui.

M. Michael Barrett: D'accord.

Je suis persuadé que mon professeur de maths serait très fier de moi.

Des voix: Oh, oh!

M. Michael Barrett: À quand remonte la dernière mise à jour du tonnage prévu pour ces navires?

M. Albert Kho: Selon le rapport de 2021, le déplacement lège s'élève à 7 800 tonnes métriques. Comme les chiffres n'ont pas changé depuis ce rapport, le plus récent calcul aurait été effectué en 2021.

M. Michael Barrett: D'accord.

Est-ce que le MDN a publié ses projections sur leur cycle de vie?

M. Yves Giroux: Non. En fait, le ministère n'a jamais publié ce genre de coûts.

M. Michael Barrett: S'agit-il de quelque chose qui a été demandé?

M. Yves Giroux: Si j'ai bien compris, il s'agit d'une exigence du Conseil du Trésor. Selon la politique du Conseil du Trésor, il faut tenir compte des coûts du cycle de vie lorsqu'on envisage une acquisition majeure. À ma connaissance, ces chiffres n'ont jamais été publiés. Ils ont peut-être déjà été calculés, mais ils n'ont jamais été publiés.

M. Michael Barrett: D'accord.

À quel montant s'élèvent les coûts supplémentaires par année de retard en fonction de l'inflation? Si je comprends bien, il s'agirait auparavant de 2 milliards de dollars.

M. Albert Kho: C'est exact. Dans le rapport précédent, ces coûts étaient évalués à 2,1 milliards de dollars. Avec les rajustements en fonction de l'inflation, cela représente maintenant 2,5 milliards de dollars, comme on l'a indiqué plus tôt.

M. Michael Barrett: D'accord.

Je crois que cela répond à toutes mes questions, monsieur le président. Merci.

Le président: Merci, monsieur Barrett.

Monsieur Jowhari, vous disposez de cinq minutes. La parole est à vous.

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

Merci à nos témoins pour tout le travail qu'ils font et pour avoir répondu si rapidement à l'invitation du Comité.

Monsieur Giroux, je crois être le dernier à poser des questions aujourd'hui. Comme il a été question d'une grande quantité de chiffres, je vais rapidement les passer en revue. En 2008, il était question de 26 milliards de dollars. En 2013, il s'agissait de 90 mil-

liards de dollars. En 2020-2021, le MDN a parlé d'un montant situé entre 56 milliards et 60 milliards de dollars. Aujourd'hui, voilà qu'on nous parle de 306 milliards de dollars.

En tant que Canadien, et particulièrement ces temps-ci... Les gens se posent des questions. D'où viennent ces chiffres? Sont-ils compatibles? Est-ce que les 26 milliards de dollars se sont transformés en 90 milliards de dollars, pour baisser à 56 milliards de dollars, puis remonter pour atteindre les 306 milliards de dollars actuels? On lance des milliards de dollars çà et là comme s'il ne s'agissait que de vulgaires chiffres. Pouvez-vous nous aider à mettre tous ces montants en perspective et nous dire ce qu'ils signifient?

De plus, vous avez ventilé les coûts, ou du moins c'est la première fois que je vois les coûts ventilés en fonction du développement, de l'acquisition, de l'exploitation et de l'élimination. Pourriez-vous établir un parallèle entre ces chiffres et indiquer comment ils s'articulent dans le cycle de vie afin que les Canadiens puissent au moins comprendre d'où viennent ces chiffres et comment ils s'articulent dans le cycle de vie que vous avez établi?

M. Yves Giroux: Je crois que c'est une question intéressante.

Notre rôle consiste à vous aider vous, les parlementaires, ainsi que les Canadiens, à comprendre tous ces chiffres en fournissant des estimations indépendantes et non partisans des coûts des propositions qui sont devant vous, et c'est ce que nous avons fait.

Comme vous l'avez dit, certains montants ont été utilisés ou cités publiquement au fil des ans. Il y a eu l'estimation initiale du MDN. Ensuite, il y a eu un rapport de la vérificatrice générale de l'époque sur les coûts du cycle de vie. Puis, nous avons publié notre propre estimation des coûts portant uniquement sur le développement et l'acquisition. Enfin, la semaine dernière, nous avons ajouté aux coûts de développement et d'acquisition de ces navires les coûts liés à leur exploitation, à leur maintien en service et à leur élimination lorsqu'ils ne répondront plus aux besoins de la Marine.

Voilà pourquoi tout cela peut porter à confusion. Voilà aussi pourquoi le rapport que nous avons publié la semaine dernière ventile chacune des quatre phases. La phase de développement, c'est lorsque le MDN travaille sur la conception et que la gestion de projet détermine quels navires répondraient le mieux à ses besoins. La phase d'acquisition, c'est l'estimation des coûts de construction et d'achat des navires. La phase d'exploitation et de maintien en service, c'est lorsque les navires sont en mer avec l'équipage requis. La phase d'élimination, c'est lorsqu'on démolit les navires et qu'on élimine en toute sécurité ses différentes pièces.

• (1150)

M. Majid Jowhari: Merci.

Est-il juste de dire que la plus récente estimation du MDN — celle d'environ 60 milliards de dollars et qui remonte à deux ans — représente le développement et l'acquisition qui, dans votre rapport, s'élèvent à environ 84 milliards de dollars? On pourrait presque dire que les chiffres du MDN et du directeur parlementaire du budget en matière de développement et d'acquisition se recourent, même s'il y a un écart de 20 milliards de dollars.

M. Yves Giroux: En effet, vous avez raison de dire que les 60 milliards de dollars du MDN sont l'équivalent de nos 84,5 milliards de dollars, mais je ne parlais pas de recoupement. Il reste un écart important.

M. Majid Jowhari: Il reste un écart important, j'en conviens. Merci.

Dans votre réponse à un de mes collègues du Comité, vous avez dit qu'on pourrait envisager ce qui est disponible sur le marché. Pour clarifier les choses, vous parliez de modèles, et non de navires, car je ne pense pas qu'un pays dispose de 54 navires prêts à être livrés et que nous... D'accord.

En ce qui concerne les modèles disponibles sur le marché, pouvez-vous nous dire rapidement — si nous manquons de temps, pourriez-vous présenter un mémoire à ce sujet — quelle serait l'incidence sur l'acquisition, qui, je crois, représente la construction? Je ne crois donc pas que cela va changer grand-chose à l'exploitation et à l'élimination. Dans les faits, s'il y a vraiment une différence, elle sera à l'étape de l'acquisition.

M. Yves Giroux: En effet. Nous pouvons probablement fournir au Comité ce genre de confirmation par écrit, même si les coûts d'exploitation et de maintenance dépendront en grande partie de la taille et de l'utilisation des navires. Seront-ils en mer la majeure partie de l'année ou pendant de très courtes périodes à la fois? Les coûts d'exploitation et de maintenance dépendent dans une certaine mesure du modèle choisi, mais aussi de l'utilisation réelle des navires.

M. Majid Jowhari: Merci, monsieur le président.

Je sais que vous m'avez accordé 10 secondes de plus. Je vous en remercie.

Le président: Je vous ai accordé 30 secondes de plus.

Il nous reste encore quelques minutes avant de laisser partir nos témoins. Avec la permission du Comité, j'aimerais profiter de la prérogative de la présidence pour poser quelques questions aux témoins.

Tout d'abord, merci d'être ici aujourd'hui.

Je suis curieux. À quel moment le MDN a-t-il mis à jour pour la dernière fois le déplacement lège fourni en 2021? Était-ce en 2021, ou est-ce que vous vous fondez sur une estimation antérieure de votre cru?

M. Christopher Penney: Lorsque nous avons entrepris les recherches pour ce rapport, nous avons demandé au MDN s'il y avait eu des changements au chapitre de la conception, du tonnage ou d'autres éléments. Le ministère nous a répondu que non, qu'il utilisait toujours les mêmes hypothèses de planification que celles utilisées pour le rapport précédent, ce qui signifie un déplacement lège de 7 800 tonnes.

Le président: Dans ce cas, savez-vous à quand remonte la plus récente mise à jour du déplacement lège qu'on vous a fourni?

M. Christopher Penney: C'était certainement en 2020, même si je crois qu'il est possible que le MDN possède des données internes qui ne sont pas encore officielles.

Le président: Est-ce que le MDN a déjà fourni les coûts du cycle de vie au Bureau du directeur parlementaire du budget?

M. Christopher Penney: Pas les coûts du cycle de vie. Uniquement les coûts de développement et d'acquisition.

Le président: Si j'ai bien compris, c'est obligatoire selon le cadre du Conseil du Trésor, mais savez-vous si le MDN a développé...

• (1155)

M. Christopher Penney: Le ministère possède certainement des estimations de ces coûts à l'interne.

Le président: Merveilleux.

J'ai une dernière question à poser, puis vous pourrez partir à l'heure prévue.

Comme dans le cas de vos études précédentes, vous basez vos coûts sur la classe Arleigh Burke, aux États-Unis. Quelle proportion des coûts associés à la classe Constellation — celle qui est plus récente et moderne — avez-vous appliquée à ce programme?

M. Christopher Penney: La classe Constellation n'entre pas en ligne de compte dans cette estimation. Nous avons adopté une approche semblable à celle du Congressional Budget Office pour la classe Constellation. Nous avons donc utilisé la même base de données, mais celle-ci porte sur la FREMM et non sur la classe Constellation.

Le président: Merveilleux.

Encore une fois, merci beaucoup. Je vous remercie pour tout ce que vous faites. C'est merveilleux de vous voir. J'espère que nous nous reverrons dans le cadre du Budget supplémentaire des dépenses (B), dans quelques semaines.

Membres du Comité, je crois comprendre que les whips ont convenu que nous ne siégerons pas jeudi en raison de l'énoncé économique de l'automne. Si j'ai bien compris, Paul va essayer de demander aux témoins prévus jeudi de comparaître à notre prochaine réunion sur ArriveCAN, qui aura lieu le 17 si je ne m'abuse.

Merveilleux. Il n'y a rien d'autre. La séance est levée. Merci à tous.

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>