



CHAMBRE DES COMMUNES  
HOUSE OF COMMONS  
CANADA

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

---

# Comité permanent des opérations gouvernementales et des prévisions budgétaires

TÉMOIGNAGES

**NUMÉRO 006**

Le mardi 15 février 2022

---

Président : M. Robert Kitchen





# Comité permanent des opérations gouvernementales et des prévisions budgétaires

Le mardi 15 février 2022

• (1555)

[Traduction]

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

Bienvenue à la sixième réunion du Comité permanent des opérations gouvernementales et des prévisions budgétaires de la Chambre des communes.

Aujourd'hui, nous recevons les témoignages des représentants du Bureau du vérificateur général dans le cadre de notre étude sur les projets d'acquisition en matière de défense aérienne et sur la Stratégie nationale de construction navale.

La réunion d'aujourd'hui se déroule selon une formule hybride, conformément à l'ordre de la Chambre adopté le 25 novembre 2021. Des députés sont présents dans la salle et d'autres participent à distance à l'aide de l'application Zoom. Pour ce qui est de la liste des intervenants, le greffier et moi ferons de notre mieux pour respecter l'ordre d'intervention de tous les députés, qu'ils participent à la réunion virtuellement ou en personne. J'aimerais profiter de l'occasion pour vous rappeler à tous qu'il est interdit de prendre des captures d'écran ou des photos de votre écran.

Compte tenu de la pandémie et à la lumière des recommandations des autorités de santé publique, ainsi que de la directive du Bureau de régie interne du 19 octobre 2021, il est recommandé à tous ceux qui assistent à la réunion en personne de prendre les mesures suivantes afin d'assurer la santé et la sécurité de chacun.

Toute personne présentant des symptômes doit participer par Zoom et ne pas assister à la réunion en personne. Tous doivent maintenir entre eux une distance de deux mètres, qu'ils soient assis ou debout. Chacun doit porter un masque non médical lorsqu'il circule dans la salle. Il est fortement recommandé aux participants de porter le masque en tout temps, y compris lorsqu'ils sont assis. Des masques non médicaux jetables, qui offrent une meilleure clarté que les masques en tissu, sont mis à votre disposition. Toute personne présente doit maintenir une bonne hygiène des mains en utilisant le désinfectant pour les mains qui se trouve à l'entrée de la salle. Les salles de comité sont nettoyées avant et après chaque réunion. Chacun est invité à contribuer à cet effort en nettoyant les surfaces comme le bureau, la chaise et le microphone à l'aide des lingettes désinfectantes fournies lorsqu'il quitte un siège ou s'apprête à y prendre place. À titre de président, je veillerai à l'application de ces mesures pendant toute la durée de la réunion, et je remercie d'avance les membres du Comité de leur coopération.

J'invite maintenant les représentants du Bureau du vérificateur général à présenter leur déclaration préliminaire.

**M. Andrew Hayes (sous-vérificateur général, Bureau du vérificateur général):** Monsieur le président, merci de nous donner l'occasion de discuter de notre rapport de l'automne 2018 sur la

force aérienne de combat du Canada et de notre rapport sur la Stratégie nationale de construction navale, qui a été déposé à la Chambre des communes en février 2021.

Je tiens à reconnaître que la réunion se déroule sur le territoire traditionnel non cédé du peuple algonquin anishinaabe.

Je suis accompagné aujourd'hui de Nicholas Swales, le directeur principal responsable de l'audit de la Stratégie nationale de construction navale.

Commençons par notre rapport d'audit de l'automne 2018 sur la force aérienne de combat du Canada. Cet audit visait à déterminer si la Défense nationale avait géré les risques liés à la force aérienne de combat de manière à pouvoir respecter les engagements du Canada auprès du NORAD et de l'OTAN jusqu'à ce qu'une flotte de remplacement soit opérationnelle.

En 2016, le gouvernement du Canada a demandé à la Défense nationale d'avoir chaque jour un nombre suffisant d'appareils de combat disponibles pour répondre au niveau d'alerte le plus élevé du NORAD et respecter en même temps l'engagement du Canada envers l'OTAN. Cela signifiait que la Défense nationale devait augmenter de 23 % le nombre d'avions de chasse disponibles pour ses opérations. Cette nouvelle exigence a été mise en place à un moment où l'Aviation royale canadienne faisait face à une pénurie croissante de pilotes et de techniciennes et techniciens formés et expérimentés.

Pour répondre à cette nouvelle exigence, le gouvernement a acheté à l'Australie des avions de chasse d'occasion comme solution provisoire pour combler l'intervalle avant de pouvoir déployer une flotte de remplacement. Les avions australiens ont environ 30 ans et ils présentent les mêmes limites opérationnelles que la flotte de CF-18 en service au Canada.

La Défense nationale prévoyait dépenser près de 3 milliards de dollars pour prolonger la durée de vie de sa flotte et pour acheter et exploiter les avions australiens. Toutefois, puisque le ministère n'avait pas de plan pour surmonter les plus grands obstacles auxquels il faisait face, c'est-à-dire la pénurie de pilotes d'expérience et le déclin de la capacité de combat des CF-18, ces dépenses prévues n'auraient pas suffi à garantir que la force aérienne ait, chaque jour, un nombre suffisant d'appareils pour répondre au niveau d'alerte le plus élevé du NORAD et respecter en même temps l'engagement du Canada envers l'OTAN.

Nous avons noté que l'achat d'avions additionnels ne résoudrait pas les problèmes de la Défense nationale, à moins que le ministère sache comment et dans quel délai il pourrait régler la pénurie de pilotes et améliorer sa capacité de combat.

Nous avons formulé deux recommandations dans notre rapport. La Défense nationale les a acceptées toutes les deux.

• (1600)

[Français]

Passons maintenant à notre audit sur la Stratégie nationale de construction navale. Cet audit a été l'occasion d'examiner un programme complexe à ses débuts, une fois le processus d'approvisionnement terminé.

La Marine royale canadienne et la Garde côtière canadienne exploitent des flottes de grands navires pour appuyer la participation du Canada aux opérations de sécurité partout dans le monde. Ces navires servent aussi à appuyer les sciences de la mer et à assurer la sécurité et l'accessibilité des voies navigables canadiennes. L'audit visait à déterminer si ces navires étaient renouvelés en temps opportun.

Le renouvellement en temps opportun est important, étant donné la nécessité de remplacer les navires vieillissants et d'accueillir de nouvelles capacités. En 2010, le gouvernement a lancé la Stratégie nationale de construction navale dans le but de renouveler ses flottes au bon moment et à des coûts abordables, de créer et de soutenir un secteur maritime canadien durable et de générer des retombées économiques pour le Canada. La Stratégie vise aussi la construction d'au moins 50 grands navires de science et de défense sur environ 30 ans.

Dans l'ensemble, nous avons constaté que, au cours de la période d'audit, la Stratégie nationale de construction navale avait tardé à livrer les navires de combat et autres navires dont le Canada a besoin pour respecter ses obligations en matière de sciences et de défense à l'échelle nationale et internationale. La livraison d'un grand nombre de navires a accusé des retards importants. S'il devait y avoir d'autres retards, plusieurs navires pourraient être mis hors service avant que les navires de remplacement soient opérationnels.

La Défense nationale, Pêches et Océans Canada, Services publics et Approvisionnement Canada ainsi qu'Innovation, Sciences et Développement économique Canada ont réagi à ces retards. Cependant, nous sommes toujours préoccupés par le fait que la Stratégie tarde à livrer les résultats attendus. Étant donné l'incidence de la pandémie de COVID-19 sur les travaux au sein des ministères et des chantiers navals et, comme la majorité des nouveaux navires ne sont pas encore construits, les ministères doivent chercher des occasions d'améliorer leur gestion des risques et des imprévus.

Services publics et Approvisionnement Canada, la Défense nationale et Pêches et Océans Canada ont accepté les trois recommandations que nous avons formulées dans ce rapport. Ces deux audits soulignent l'importance de renouveler des flottes en temps opportun pour prévenir des lacunes sur le plan des capacités qui pourraient empêcher le Canada de respecter ses engagements relatifs à la défense et à la science à l'échelle nationale et internationale.

Je termine ainsi ma déclaration d'ouverture. Nous serons heureux de répondre aux questions des membres du Comité.

Je vous remercie.

[Traduction]

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

Nous allons commencer la première série de questions. Monsieur Paul-Hus, vous disposez de six minutes.

• (1605)

[Français]

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

Monsieur Hayes, bonjour et merci d'être parmi nous.

Dans votre rapport, vous parlez d'absence de plan. La Défense nationale avait prévu dépenser 3 milliards de dollars, et vous mentionnez très bien qu'il n'y avait pas de plan. Parmi les éléments très importants qui figuraient au rapport, il y avait le manque de pilotes et le déclin des capacités de combat des chasseurs CF-18. Le ministre vous a répondu et vous a remis un plan, mais vous avez ensuite dit que le problème lié au manque de pilotes n'était toujours pas réglé.

Quatre ans plus tard, avez-vous constaté des changements à cet égard?

**M. Andrew Hayes:** Je vous remercie de la question.

Le ministère a répondu à notre recommandation au sujet du recrutement de pilotes, mais nous n'avons pas d'information récente au sujet des mesures qu'il a prises et des progrès réalisés.

**M. Pierre Paul-Hus:** D'accord.

Ily a quatre ans, j'ai participé aux débats au cours desquels le gouvernement a dit qu'il y avait un écart de capacité et qu'il achèterait 10 avions de chasse Super Hornet. Or, on savait déjà qu'il manquait des pilotes pour les CF-18. Le Super Hornet est un avion totalement différent. Des pressions ont été exercées et de petits problèmes sont survenus en lien avec Boeing. Le gouvernement a alors décidé d'acheter des avions australiens de seconde main. Cependant, treize anciens commandants de la Force aérienne ont alors dit que tout cela était stupide.

Comme vérificateur général, avez-vous constaté que, à l'époque, la décision prise par le gouvernement d'acheter des avions était davantage politique qu'opérationnelle, étant donné le manque de pilotes et de techniciens pour s'occuper de ce qu'il avait déjà?

**M. Andrew Hayes:** Nous avons constaté un manque de pilotes et de techniciens. Dans notre rapport, nous avons signalé que seulement 64 % des pilotes étaient qualifiés. Cela signifie qu'il manque un grand nombre de pilotes. Il est alors difficile pour le Canada de respecter ses exigences opérationnelles en lien avec le Commandement de la défense aérospatiale de l'Amérique du Nord, ou NORAD, et l'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord, ou OTAN.

**M. Pierre Paul-Hus:** La capacité de la Force aérienne affichait un déficit en 2018 à cause du manque de pilotes. Actuellement, compte tenu de notre engagement envers l'OTAN, croyez-vous que nous serions complètement hors circuit si nous devons soutenir un allié comme l'Ukraine, par exemple?

**M. Andrew Hayes:** Je demanderais à M. Swales de répondre à cette question.

**M. Nicholas Swales (directeur principal, Bureau du vérificateur général):** Je vous remercie.

Le problème concerne une éventuelle augmentation de la demande de chasseurs de la Force aérienne ainsi que la possibilité de devoir fournir des chasseurs pour le NORAD et l'OTAN en même temps. Le contexte pourrait alors dépendre beaucoup des circonstances.

**M. Pierre Paul-Hus:** Revenons à la question des pilotes. Il y a deux problèmes actuellement. Premièrement, l'achat de nouveaux appareils prend trop de temps. Il est remis année après année. Nous nous sommes retrouvés avec de vieux avions australiens pour lesquels nous n'avons même pas de pilotes. De plus, on ne semble pas avoir remédié au manque de pilotes.

Au cours de votre enquête, avez-vous constaté un manque d'intérêt pour la carrière de pilote de chasse au Canada? De jeunes Canadiens vous ont-ils dit qu'ils n'avaient pas l'intention de piloter de vieux avions de chasse au Canada, parce que, selon eux, cela n'en valait pas la peine et qu'ils ne voulaient pas que leur carrière de pilote se limite au pilotage de vieux avions?

**M. Andrew Hayes:** Je pense que le recrutement est un problème pour le ministère. Le recrutement est un défi réel pour les Forces canadiennes.

Par ailleurs, il y a d'autres problèmes, notamment le nombre de vieux aéronaves, qui nécessitent plus d'entretien.

Il y a quelques années, nous avons effectué un audit sur le recrutement dans les Forces canadiennes.

• (1610)

**M. Pierre Paul-Hus:** Est-ce que cet audit a révélé que le manque d'intérêt était dû à de l'équipement trop vieux?

**M. Andrew Hayes:** Cet audit ne parlait pas de l'équipement ou des capacités à proprement parler, mais il a relevé le fait que les Forces canadiennes devaient agir au sujet du recrutement.

**M. Pierre Paul-Hus:** Un montant de 3 milliards de dollars a été annoncé sans qu'il soit question de planification, alors qu'il y a un manque de pilotes.

Pourrions-nous considérer qu'il s'agit d'un gaspillage d'argent ou y avait-il un minimum de fondement susceptible de justifier ce montant?

**M. Andrew Hayes:** Cette somme tient compte de la réalité que représente l'entretien d'une flotte âgée ainsi que le coût d'achat des appareils australiens. Il s'agit d'un gros montant, mais il y a des raisons qui le justifient. Cependant, comme vous l'avez dit, il n'y a eu aucune planification à la suite de notre audit.

**M. Pierre Paul-Hus:** Je vous remercie.

[Traduction]

**Le président:** Nous passons maintenant à M. Housefather, qui dispose de six minutes.

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

Tout d'abord, je vous remercie chaleureusement pour le travail que vous avez fait sur les deux rapports. Ils sont très éclairants et pertinents. Je suis heureux de savoir que vos recommandations ont été prises en considération.

Puis-je vous poser une question? Vous venez de parler de l'absence de plan. Je crois que vous avez réalisé un audit en 2012 sur le remplacement des avions de combat du Canada. Quelles étaient les conclusions de cet audit? Quelle incidence l'audit a-t-il eue sur la stratégie actuelle de remplacement des avions de combat? Y avait-il un plan à ce moment-là?

**M. Andrew Hayes:** Je demanderai peut-être à M. Swales d'ajouter à ma réponse.

L'audit de 2012 portait principalement sur l'achat des avions de combat, mais pas celui de 2018.

Dans le cadre de l'audit de 2018, nous avons examiné surtout l'état de préparation des forces ou leur capacité de respecter les engagements du Canada auprès du NORAD et de l'OTAN. La portée de l'audit de 2012 était un peu différente. Je sais qu'il y avait des questions liées à la gestion, à l'évaluation des risques et à l'établissement des coûts; M. Swales pourrait peut-être vous en dire plus à ce sujet.

**M. Nicholas Swales:** Le rapport de 2012 ne mentionnait pas le personnel. La question soulevée en 2018 ne se trouvait pas dans le rapport de 2012, qui traitait plutôt de la transparence et du processus d'acquisition des nouveaux aéronaves. De plus, les échelles de temps examinées dans les deux rapports étaient assez différentes.

**M. Anthony Housefather:** Je vous remercie. Ce que j'essaie de dire, c'est que les problèmes que vous avez découverts en 2018 étaient peut-être déjà là en 2012. Ce ne sont pas nécessairement de nouveaux problèmes.

Par ailleurs... La question que vous soulevez dans votre rapport est intéressante; j'aimerais avoir plus de détails à ce sujet. Au paragraphe 3.52 — je parle maintenant des aéronaves —, vous concluez que vu l'élargissement des exigences opérationnelles nécessaires pour répondre au niveau d'alerte le plus élevé du NORAD et respecter les engagements du Canada auprès de l'OTAN, la Défense nationale se trouvera dans une situation difficile jusqu'à ce que les chasseurs de remplacement soient opérationnels.

J'essaie de comprendre: en ce qui a trait à nos engagements auprès du NORAD et de l'OTAN, les nouvelles exigences ne sont-elles pas raisonnables? Si nous avons l'obligation de répondre à certaines normes à l'égard des deux organisations pendant que le NORAD est à son niveau d'alerte le plus élevé, ne devons-nous pas être en mesure de respecter nos engagements à la fois envers le NORAD et l'OTAN?

**M. Andrew Hayes:** Il ne nous revient pas de faire des commentaires sur les décisions stratégiques du gouvernement. Cependant, il va sans dire que les facteurs qui déterminent ce qui est raisonnable et ce qui constitue un défi pour les ministères ou les forces varient avec le temps.

Comme nous l'avons mentionné dans le rapport, avant 2016, l'objectif était de satisfaire à l'exigence du NORAD. La conclusion que nous présentons dans le rapport, c'est qu'il ne suffit pas d'acheter des avions de chasse additionnels; il faut aussi se doter d'un plan pour avoir assez de techniciens et de pilotes pour exploiter la flotte.

• (1615)

**M. Anthony Housefather:** Je suis tout à fait d'accord avec vous. Je ne cherche pas à rejeter vos observations. Je trouve cela important. Les lacunes que vous avez décelées sont peut-être là depuis longtemps. Je pense qu'il est important de savoir que nous devons nous améliorer sur ce plan.

Cependant, ce que j'essayais de dire, c'est que d'après ce que j'ai compris, si nous ne satisfaisons pas aux nouvelles exigences mentionnées, cela constituera une violation de nos ententes puisque nous devons être en mesure de répondre au niveau d'alerte le plus élevé du NORAD et d'honorer en même temps nos engagements envers l'OTAN.

Monsieur le président, me reste-t-il du temps?

**Le président:** Il vous reste une minute 55 secondes.

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

Puis-je vous poser une question à propos des chantiers navals? Je pense que la qualification du chantier Davie, au Québec, comme troisième chantier naval officiel nous intéresse tous vivement. Ma question est la suivante: l'ajout d'un troisième chantier naval officiel aidera-t-il à réduire les délais et les risques liés aux retards?

Je crois que vous avez dit que le gouvernement avait appris des leçons qu'il appliquait à l'intégration du troisième chantier naval à la Stratégie nationale de construction navale. D'après vous, de quelles leçons devraient-ils tenir compte précisément pour conclure une entente-cadre avec le troisième chantier naval?

**M. Andrew Hayes:** À ce point-ci, je ne sais pas à quelle étape on en est dans le processus d'intégrer Davie à la stratégie. Au moment de l'audit, les négociations de l'entente-cadre étaient en cours.

En ce qui concerne l'entente-cadre, de notre point de vue, un des facteurs les plus importants, c'est le concept de l'état cible: le chantier doit atteindre l'état cible pour être en mesure de construire les navires dans le respect des exigences et des délais fixés.

Une de nos recommandations était de tenir compte des expériences précédentes relatives à cet aspect de la Stratégie nationale de construction navale. À cet égard, nous nous attendons à ce que les ministères aient appris des leçons sur l'atteinte de l'état cible et sur le temps qu'il faut à un chantier pour en arriver là, de sorte qu'ils puissent aussi fixer des délais raisonnables pour la livraison des navires.

**M. Anthony Housefather:** Merci beaucoup.

Je présume que mon temps de parole tire à sa fin. Permettez-moi donc de vous remercier tous les deux pour vos deux rapports et pour tout le travail que vous faites.

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

Nous passons maintenant à Mme Vignola, qui dispose de six minutes.

[Français]

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

Je vous remercie, messieurs Hayes et Swales, d'être parmi nous ce soir.

J'ai lu vos rapports sur l'approvisionnement des forces armées, sur l'aviation et sur la construction navale. Je me suis demandé si nous n'avions des forces armées que depuis 15 ans au Canada. J'avais l'impression qu'il y avait peu de planification, peu de structures de suivi, peu d'achats et peu de construction, voire que l'on ne savait pas où l'on était rendu ni où l'on s'en allait. C'est un constat général.

En ce qui a trait à la Force aérienne, vous mentionnez qu'il y a plus de départs à la retraite de pilotes qu'il y a de nouveaux pilotes formés et, qu'à la Défense nationale, dont nous avons parlé tout à l'heure, seulement 64 % des pilotes sont qualifiés pour piloter les CF-18.

À votre connaissance, la situation actuelle est-elle à peu près la même? S'est-elle améliorée ou s'est-elle aggravée?

**M. Andrew Hayes:** Je vais vous donner un début de réponse, mais je demanderais à M. Swales de la compléter.

Nous n'avons pas d'information sur la situation des pilotes dans les forces armées.

**M. Nicholas Swales:** J'ajouterais que, dans le rapport annuel de cette année sur le rendement du ministère de la Défense nationale, on voit qu'il y a un manque de personnel dans la moitié des rôles militaires. Ce document ne mentionne pas quels sont ces rôles, mais celui de pilote en fait probablement partie. Nous n'avons toujours pas assez de pilotes.

**Mme Julie Vignola:** D'accord.

On peut supposer, selon ce rapport, que la situation se serait aggravée. Or, la situation s'aggrave, mais on veut acheter 80 nouveaux avions. S'il n'y a pas assez de pilotes, cela veut dire qu'il n'y a pas assez de pilotes pour assurer la formation des nouveaux pilotes. C'est assez inquiétant.

Dans votre recommandation sur la Force aérienne, vous suggérez de mettre en œuvre des stratégies de recrutement et de maintien en poste. Le ministère vous a répondu qu'il y avait une initiative de renouvellement du maintien des capacités des chasseurs, ce qui permettrait d'ajouter 200 techniciens. Dans le cadre de sa politique de défense du Canada, il veut ajouter 200 postes de pilote. C'est ce que j'ai cru comprendre.

À votre avis, si le ministère atteint cet objectif de 200 techniciens et de 200 pilotes, cela sera-t-il suffisant pour combler les besoins opérationnels et les engagements internationaux?

• (1620)

**M. Andrew Hayes:** Je pense qu'il est difficile de déterminer si cela serait suffisant. Il y a aussi le fait bien réel que les aéronefs seront plus vieux.

Monsieur Swales, avez-vous quelque chose à ajouter?

**M. Nicholas Swales:** Je soulignerais que cela dépend du nombre de pertes subies entretemps. Nous ne connaissons pas cette donnée. Il faut que ces deux chiffres soient mis en corrélation.

**Mme Julie Vignola:** Dans votre rapport, vous mentionnez les heures nécessaires à l'entretien des aéronefs, soit 24 heures d'entretien pour chaque heure de vol.

Savez-vous si ce nombre d'heures a augmenté?

**M. Andrew Hayes:** Je ne sais pas si ce nombre a déjà augmenté, mais c'est possible que l'entretien soit plus long à mesure que les aéronefs vieillissent.

**Mme Julie Vignola:** D'accord.

Dans ce même rapport, vous recommandez que la Défense nationale analyse des améliorations à apporter aux CF-18 pour assurer la pertinence opérationnelle jusqu'en 2032. La Défense nationale vous a répondu que l'analyse devrait être terminée en 2019.

Avez-vous effectué un suivi quant à cette analyse? Quels en sont les résultats?

**M. Andrew Hayes:** Nous n'avons pas effectué de suivi quant à cette analyse, mais nous envisageons de le faire dans l'avenir.

**Mme Julie Vignola:** D'accord.

Dernièrement, nous avons appris que le gouvernement avait lancé un concours pour l'achat de drones armés, qui seraient établis en Nouvelle-Écosse et en Colombie-Britannique. Deux cent quarante membres de l'Aviation royale canadienne seront nécessaires pour faire fonctionner ces drones.

Si nous ajoutons à cela les besoins actuels et les nouveaux besoins en aéronefs, est-il réaliste de faire ces achats sans s'assurer d'avoir les ressources humaines nécessaires?

**M. Andrew Hayes:** Je demanderais à M. Swales de vous répondre, car je ne connais pas les détails sur cette question.

**M. Nicholas Swales:** Cette question ne touche pas uniquement la Force aérienne. De ce point de vue, c'est plutôt un défi pour les forces armées en général, à savoir si elles ont assez de personnel pour mener à bien leurs différents programmes et pour s'occuper de l'équipement.

Comme je l'ai dit, il est certain que, selon le rapport public sur le rendement, il y a des raisons de s'inquiéter au sujet du nombre d'employés dont les forces armées disposent en général ainsi que du degré de formation de ces employés.

[Traduction]

**Le président:** Je vous remercie.

Nous passons maintenant à M. Johns, qui dispose de six minutes.

**M. Gord Johns (Courtenay—Alberni, NPD):** Je vous remercie tous les deux pour vos témoignages. Je suis très heureux que vous soyez des nôtres.

Mes questions porteront sur le même sujet que celles de M. Paul-Hus et de Mme Vignola.

Par rapport aux pénuries de personnel, pouvez-vous nous en dire plus sur notre incapacité de faire du recrutement? Savez-vous ce que d'autres pays ont fait pour s'assurer d'avoir assez de ressources et de personnel? Quelles sont nos lacunes?

Il va sans dire que les ressources humaines posent problème dans tous les secteurs de la société en ce moment, mais quels sont les obstacles? Est-ce une question de rémunération ou encore de milieu de travail? Pouvez-vous nous donner des exemples de lacunes que vous avez décelées ou remarquées dans le cadre de votre travail?

**M. Andrew Hayes:** Il est important de reconnaître que l'information contenue dans le rapport date d'il y a quelques années. La situation a évolué depuis. En deux mots, la pandémie de COVID-19 a entraîné des changements au sein d'industries qui peuvent avoir une incidence sur la disponibilité de techniciens ou de pilotes. Toutefois, je ne sais pas ce qui s'est passé dans les faits à la Défense nationale.

Comme il a été mentionné dans une question précédente, il peut y avoir différents facteurs, y compris la volonté de travailler avec du nouvel équipement plutôt que de vieux appareils, mais ce n'est qu'une hypothèse.

Monsieur Swales, avez-vous quelque chose à ajouter?

● (1625)

**M. Nicholas Swales:** Non, nous n'avons pas examiné les stratégies de recrutement mises en place par d'autres pays.

**M. Gord Johns:** Pouvez-vous nous donner des exemples d'obstacles notables?

**M. Nicholas Swales:** La dernière fois que nous avons étudié la question en profondeur, c'est dans le cadre de notre audit du recrutement en 2016. À ce moment-là, nous avons soulevé plusieurs questions concernant la possibilité que les recruteurs ne présentent pas l'ensemble des occasions offertes et que les longues attentes pour suivre une formation découragent les gens de s'enrôler. Voilà quelques exemples des obstacles que nous avons relevés en 2016.

**M. Gord Johns:** Je vais continuer à parler des ressources humaines parce que je sais que c'est un problème qui touche l'ensemble du ministère de la Défense nationale, particulièrement le secteur de la construction navale. Compte tenu du nombre d'employés civils qui travaillent pour le ministère de la Défense nationale, dans quelle mesure la sous-traitance des travaux de défense concourt-elle aux retards? Autrement dit, dans quelle mesure les retards sont-ils attribuables à l'embauche de travailleurs temporaires et contractuels par opposition au recours à une fonction publique dotée d'un personnel suffisant?

**M. Andrew Hayes:** Je ne sais pas si nous pouvons dire que nous avons examiné attentivement la question de l'embauche d'employés contractuels.

Monsieur Swales, voulez-vous répondre à la question?

**M. Nicholas Swales:** Non, nous n'avons pas examiné cette question. Nous parlons, dans le rapport, du risque lié à la disponibilité des ressources au sein du gouvernement fédéral pour la gestion des programmes d'acquisition comme celui-là, mais nous ne nous sommes pas penchés sur la question des sources possibles de l'expertise.

**M. Gord Johns:** En ce qui concerne l'ensemble des ressources dans le secteur de la construction navale, il y a une question que j'ai déjà posée et qui me préoccupe énormément. J'habite la côte Ouest. Nous essayons de construire une cale sèche flottante. Nous avons le seul port en eau profonde de la côte Ouest de l'île de Vancouver, et pourtant, il n'existe aucun programme fédéral pour les cales sèches flottantes. Les ressources posent vraiment problème. Les coûts augmentent; la demande aussi. Pouvez-vous nous parler de ce que vous avez constaté, dans le cadre de vos recherches, sur le manque de ressources dans le secteur canadien de la construction navale et sur la nécessité pour le gouvernement fédéral d'investir dans de nouveaux projets et d'utiliser davantage les ports en eau profonde comme celui de Port Alberni, dans ma circonscription?

**M. Andrew Hayes:** Je pense qu'une partie de notre recherche a montré... et cela remonte aussi à l'un de nos audits précédents sur la Stratégie nationale de construction navale, en 2013 ou 2014, je crois. Il s'agissait notamment d'examiner ce qu'on appelle le cycle d'expansion et de ralentissement dans le secteur de la construction navale. Il faut du temps pour rebâtir une industrie qu'on a fermée après l'avoir utilisée pendant une période donnée pour combler des besoins précis. Dans ce contexte, avec ses trois objectifs — renouveler les flottes en temps opportun, procurer des avantages économiques au Canada et appuyer un secteur maritime durable —, la Stratégie nationale de construction navale répond à certains défis antérieurs.

Or, ce ne sera bon que dans la mesure où cela sera mis en œuvre, contrôlé et livré à temps.

**M. Gord Johns:** Pensez-vous que le gouvernement met en place suffisamment de programmes d'augmentation des capacités pour garantir la création d'un programme en amont de façon à atténuer la pression sur les grands ports? C'est un enjeu majeur, à mon avis. Certaines collectivités veulent contribuer à atténuer la pression sur les grands ports et réaliser des gains d'efficacité, de sorte qu'à long terme, nous n'aurions plus à envoyer des navires à l'étranger pour leur remise en état, comme dans le cas des traversiers de la Colombie-Britannique, et à faire construire des navires ailleurs.

Sur le plan de la viabilité à long terme, pensez-vous que le Canada devrait envisager et mettre en œuvre un tel programme?

**M. Andrew Hayes:** Je pense que c'est une décision politique, mais je pense aussi que le renforcement des capacités, à ce moment-ci... Plus tôt, nous avons mentionné le travail lié à l'état cible et les efforts déployés pour aider les chantiers navals à atteindre cet état cible. Respecter le calendrier de livraison des navires est un début, mais il faut une vision à long terme pour assurer la viabilité d'une industrie de la construction navale. Il faut une surveillance constante et une participation continue de toutes les parties.

• (1630)

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

Nous avons terminé notre premier tour.

Nous commençons notre deuxième tour avec M. McCauley.

Vous avez cinq minutes.

**M. Kelly McCauley (Edmonton-Ouest, PCC):** Excellent.

Messieurs, merci de vous joindre à nous. Je vous remercie de votre travail et des réponses que vous nous avez données jusqu'à maintenant.

J'ai deux ou trois questions. Premièrement, j'aimerais savoir si vous avez examiné les structures de contrat, en particulier pour les travaux du chantier Irving pour le NCSC et le NPEA. Je me demande s'il s'agit d'une structure de coûts majorés ou de coûts fixes, et si SPAC a mis en place des contrôles assez solides pour protéger les contribuables.

**M. Andrew Hayes:** Nous avons examiné la structure de contrat de façon générale dès le début du processus d'acquisition, lors de l'audit de 2013 ou 2014. À l'époque, nous voulions nous assurer que le contrat était équitable et transparent et que les obligations étaient claires. Nous ne nous sommes pas autant attardés sur cet aspect lors du récent audit puisque le processus d'acquisition était déjà commencé.

**M. Kelly McCauley:** Pourquoi pas? Vous avez dit que l'audit de 2013 était axé sur la transparence et l'équité. Celui-ci est plutôt indirect, de sorte que nous, les parlementaires, n'arrivons pas à obtenir des réponses sur quoi que ce soit. Fincantieri a intenté une poursuite, je crois, en faisant valoir que la frégate de type 26 ne satisfait pas aux exigences de la demande de propositions.

Pourquoi a-t-on négligé cet aspect? La vérificatrice générale ne devrait-elle pas réexaminer la question, en particulier à la lumière de ce qui se passe en Australie, dont la version de la T26 est trop lourde et ne respecte pas les spécifications énoncées dans leur demande de propositions? C'est exactement la même chose qu'on fait valoir concernant nos navires à l'étape de la conception.

**M. Andrew Hayes:** Je vais demander à M. Swales d'ajouter quelques détails dans une minute.

À ce moment-là, nous avons examiné ce processus d'approvisionnement de la Stratégie nationale de construction navale sous l'angle de la livraison ou de la mise en œuvre, dans une certaine mesure. Nous nous sommes concentrés sur ces aspects pour déterminer les retards possibles et, le cas échéant, si des stratégies d'atténuation pouvaient être mises en place.

Quant à l'exemple que vous avez donné, je ne connais pas les détails, mais M. Swales est peut-être au courant.

**M. Kelly McCauley:** Monsieur Swales, la parole est à vous.

**M. Nicholas Swales:** Merci, monsieur le président.

Il y a deux distinctions à faire dans les propos de mon collègue. D'abord, notre rapport de 2013 portait sur le choix des chantiers navals qui seraient partenaires stratégiques. Nous avons conclu que ce processus était bon.

Nous avons abordé certains aspects des modalités contractuelles dans notre plus récente vérification. En particulier, nous étions préoccupés que le gouvernement n'ait pas inclus assez de mesures et de protections concernant la gestion du calendrier et qu'il n'obtenait pas les calendriers en temps opportun.

**M. Kelly McCauley:** Quels autres risques y a-t-il?

Je vais vous donner un exemple. J'ai participé à une séance d'information avec le MDN et SPAC à ce sujet il y a plusieurs années. Concernant le fait qu'Irving était à la fois l'entrepreneur et le seul fournisseur pour certains services dans la région, nous avons posé la question suivante: quelles protections avons-nous pour empêcher l'entreprise d'être son propre fournisseur exclusif? Le MDN et SPAC ont répondu, lors de cette séance d'information, qu'Irving a promis qu'elle ne ferait aucune surfacturation.

J'étais plutôt stupéfait que les deux ministères aient une telle confiance à l'égard d'une société pour que sa parole suffisse. Il ne semble pas y avoir de disposition écrite ou de mécanisme quelconque pour protéger les contribuables. Les coûts ont explosé, comme nous l'avons constaté. Nos alliés aux États-Unis s'attendent à ce que les coûts du NCSC dépassent largement les 100 milliards de dollars.

La vérificatrice générale partage-t-elle les préoccupations quant au manque de mesures pour protéger les contribuables, dans ces contrats? Je pense en particulier au refus répété du MDN ou de SPAC de répondre, au fil des ans, en comité, à toute question visant à connaître les modalités des contrats, à savoir s'il s'agit de coûts fixes ou de coûts majorés, et à savoir comment les derniers navires... Il y a un contrat pour trois navires, mais qu'en est-il des autres navires?

**M. Andrew Hayes:** La transparence et la reddition de comptes sont toujours au centre nos préoccupations lors de nos vérifications. Concernant vos questions sur la protection des intérêts du gouvernement dans ces contrats, nous reconnaissons que certains contrats comporteront des dispositions d'application. La question se résume donc aux avantages et aux coûts relatifs de l'application des clauses du contrat. Je pense que nous avons démontré que les retards de livraison des navires entraîneront une augmentation des coûts...

• (1635)

**M. Kelly McCauley:** Permettez-moi de poser une question rapide. Êtes-vous convaincus que ces contrats, tels que rédigés, protègent les contribuables?

**M. Andrew Hayes:** Je vais m'en remettre à mon collègue, M. Swales, pour ce qui est des détails du contrat. Nous n'avons pas soulevé de préoccupations concernant les protections réelles dans le contrat...

**M. Kelly McCauley:** Pensez-vous que les contribuables sont protégés?

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

Monsieur Swales, si vous pouviez fournir cette réponse par écrit au Comité, nous vous en serions reconnaissants. Le temps est écoulé, malheureusement.

Nous passons maintenant à M. Bains pour cinq minutes.

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

Je remercie nos témoins de leur présence aujourd'hui. Merci pour votre rapport.

Mes questions proviennent de Richmond, en Colombie-Britannique. Je m'intéresse à la Stratégie nationale de construction navale en raison de son importance pour notre secteur maritime ici, sur la côte Ouest.

Dans le rapport sur la Stratégie nationale de construction navale on lit ce qui suit: « En dépit des retards enregistrés, les organisations fédérales ont modifié le processus de mise en œuvre de la Stratégie de manière à augmenter les chances que les futures livraisons aient lieu en temps opportun. »

Pouvez-vous parler en détail des ajustements qui ont été apportés? La question s'adresse à l'un ou l'autre des témoins.

**M. Andrew Hayes:** Je vais commencer, et M. Swales pourrait ajouter quelque chose.

Nous savons qu'ils ont modifié l'ordre pour la construction et la livraison de certains navires pour aider les chantiers navals à respecter les cibles et à livrer les navires. En outre, nous savons que l'ajout d'un troisième chantier naval visait à atténuer quelque peu la pression liée aux délais de livraison des navires.

Dans le rapport, nous mentionnons aussi certaines approches à plus court terme qui ont été adoptées, par exemple l'affrètement ou la location de navires à des fins précises.

Monsieur Swales, voulez-vous ajouter quelque chose?

**M. Nicholas Swales:** J'ajouterais deux autres points.

Au début de notre période, certaines des dates de livraison prévues pour les navires étaient manifestement irréalistes. Par exemple, la livraison du navire de science océanographique était prévue pour octobre 2021, alors que la construction n'était pas encore commencée. De toute évidence, des changements s'imposaient.

J'ajouterais également que nous précisons que le calendrier des NPEA, les navires de patrouille extracôtiers et de l'Arctique, a été modifié pour aider à réduire l'écart de production potentiel entre ces navires et les navires de combat de surface canadiens, ce qui aurait été très coûteux sur le plan de la main-d'œuvre: perte de personnel qualifié, nécessité de réembaucher et de former de nouveau le personnel.

**M. Parm Bains:** Diriez-vous que cela a amélioré l'efficacité mentionnée dans le rapport et les résultats potentiels?

**M. Nicholas Swales:** Nous avons conclu que cela pourrait permettre de produire les navires plus rapidement, d'obtenir une souplesse accrue du flux des travaux, et que cela pouvait être positif. On reconnaît qu'il s'agit d'une projection vers l'avenir, et le résultat reste à voir.

**M. Parm Bains:** Ce rapport couvrirait la période de 2018 à 2020. À quand remonte le rapport précédent?

**M. Nicholas Swales:** Nous avons déposé un rapport sur la Stratégie nationale d'approvisionnement en matière de construction navale, comme on l'appelait auparavant, en 2013. C'était un peu après la sélection des chantiers navals pour lancer la Stratégie, mais avant l'attribution de contrats pour la construction de navires.

**M. Parm Bains:** Quel était l'état de notre secteur de la construction navale et de notre approvisionnement en navires avant l'adoption de la nouvelle Stratégie de construction navale?

• (1640)

**M. Nicholas Swales:** Le rapport de 2013 fait état d'une longue période sans aucune construction de navire pour le gouvernement. L'industrie de la construction navale avait donc perdu cette capacité. À cela s'ajoute l'échec de certains approvisionnements, lorsque le gouvernement a cherché à lancer des appels d'offres pour la construction de navires et n'a reçu aucune proposition ou aucune proposition conforme. Donc, la signature d'accords et de contrats pour la construction de navires comportait manifestement son lot de défis.

**M. Parm Bains:** Je vous remercie de la réponse.

Combien de temps me reste-t-il? Ai-je assez de temps pour poser une autre question?

**Le président:** Vous avez 30 secondes pour la question et la réponse.

**M. Parm Bains:** Selon vous, quelles leçons à long terme pouvons-nous tirer de ce rapport pour améliorer le processus d'approvisionnement naval du Canada? Répondez aussi rapidement que possible.

**M. Andrew Hayes:** Les leçons que je retiendrais de ce rapport sont l'importance de cerner les risques pour la réussite et les risques de retards possibles, ainsi que la nécessité d'exercer un contrôle et un suivi réguliers.

**M. Parm Bains:** Merci.

**Le président:** Merci beaucoup.

Nous allons maintenant passer à Mme Vignola pour deux minutes et demie.

[Français]

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

Je vais aussi poser une question sur la Stratégie nationale de construction navale.

Monsieur Hayes, quelles seraient les conséquences de ne pas inclure assez rapidement un troisième chantier?

**M. Andrew Hayes:** L'exploitation d'un troisième chantier s'explique par le besoin d'augmenter les chances que les navires soient livrés en temps opportun. Il est possible que les délais de livraison s'allongent si nous n'augmentons pas le rythme de construction des navires.

Monsieur Swales, avez-vous un commentaire à ajouter?

**M. Nicholas Swales:** C'est essentiellement cela. Si ce troisième chantier n'était pas ajouté, la capacité ne serait pas suffisante pour produire des navires avant que les anciens arrivent en fin de vie.

**Mme Julie Vignola:** D'accord.

Le manque de personnel se fait criant partout dans les Forces armées canadiennes, y compris la Marine royale canadienne et la Garde côtière canadienne. Je constate que la Stratégie nationale ne se concentre que sur la construction et les retombées économiques, et non sur la formation et le recrutement pour s'assurer qu'il y aura du personnel compétent pour exploiter la quarantaine de navires.

Quel est l'état de la situation en ce moment?

Y a-t-il suffisamment de personnel pour exploiter ces navires?

Y a-t-il une stratégie pour s'attaquer à ces questions?

**M. Andrew Hayes:** Je n'ai pas la réponse à cette question.

Monsieur Swales, pouvez-vous fournir des précisions à ce sujet?

**M. Nicholas Swales:** La question de la formation et du recrutement de personnel ne fait pas partie de la Stratégie nationale de construction navale. La Marine royale canadienne et la Garde côtière canadienne ont la responsabilité d'assurer une transition pour répondre à ces besoins.

**Mme Julie Vignola:** En cas de manque de personnel, quelles seraient, à votre avis, les options les plus rentables et les plus rapides, tant pour la Marine royale canadienne que pour la Garde côtière canadienne, pour combler ce manque de personnel?

**M. Andrew Hayes:** Pouvez-vous répondre à cette question, monsieur Swales?

**M. Nicholas Swales:** Je n'ai pas de commentaires à formuler sur la question. Nous n'avons pas fait d'analyses dernièrement sur les façons de recruter le personnel pour la Marine royale canadienne et la Garde côtière canadienne.

**Mme Julie Vignola:** D'accord.

[Traduction]

**Le président:** Merci.

Nous passons maintenant à M. Johns, pour deux minutes et demie.

**M. Gord Johns:** Merci.

Votre audit a révélé que la livraison des navires était souvent retardée et que les délais de livraison s'allongeaient, en fait. On souligne en outre que les efforts du gouvernement pour composer avec le manque de fiabilité possible des calendriers n'étaient pas toujours vraiment efficaces.

Pouvez-vous nous dire quels facteurs découlent des tactiques de négociation des parties contractantes pour l'établissement du calendrier de livraison? Comment le gouvernement fédéral pourrait-il établir des calendriers de livraison avec plus de précision?

**M. Andrew Hayes:** Je dirai d'abord que...

[Français]

**Mme Julie Vignola:** Excusez-moi de vous interrompre, monsieur Hayes.

J'invoque le Règlement, monsieur le président.

Je n'entends plus l'interprétation.

• (1645)

[Traduction]

**Le président:** Désolé, nous avons un petit problème avec l'interprétation.

C'est réglé.

J'avais arrêté le chronomètre pour vous, monsieur Johns. Je le redémarre immédiatement.

Merci beaucoup. Continuez, s'il vous plaît.

**M. Andrew Hayes:** Merci.

Il faut d'abord reconnaître que les prévisions du gouvernement concernant le calendrier de livraison n'étaient pas réalistes. Au

cours de l'audit de 2020, nous avons suggéré au gouvernement de s'inspirer des leçons apprises pour augmenter la probabilité que les navires soient livrés à temps.

Quant aux obstacles, il pourrait y en avoir beaucoup. Je me rappelle que durant les deux vérifications, nous avons constaté que les chantiers navals étaient confrontés à de nombreux défis pour atteindre l'état cible, par exemple l'effectif ou la construction des installations nécessaires.

Monsieur Swales, voulez-vous ajouter quelque chose à cette réponse?

**M. Nicholas Swales:** J'ajouterais que dans le cadre de la vérification, nous examinons le plan d'action détaillé fourni par les ministères au comité des comptes publics en réponse à notre recommandation sur les calendriers. Plus particulièrement, les ministères étaient tenus d'intégrer de manière systématique et structurée un outil appelé « gestion de la valeur acquise » dans l'examen des calendriers.

L'application de ces mesures contribuerait grandement à améliorer la situation.

**M. Gord Johns:** Merci.

Combien de temps me reste-t-il, monsieur le président?

**Le président:** Vous avez le temps de dire bonjour et merci très rapidement.

**M. Gord Johns:** Très bien. J'y reviendrai au prochain tour.

Merci.

**Le président:** Nous passons maintenant à M. McCauley, pour cinq minutes.

**M. Kelly McCauley:** Je vais prendre vos neuf secondes, monsieur Johns.

Puis-je revenir à la question que je posais? Le Bureau du vérificateur général croit-il que les structures de contrat sont établies correctement pour protéger les intérêts des contribuables?

**M. Andrew Hayes:** Nous n'avons pas soulevé de problèmes concernant la structure des contrats. Je pense que le...

**M. Kelly McCauley:** Je sais que vous n'avez pas soulevé de problèmes. Est-ce parce que vous n'avez pas examiné cet aspect, ou parce que vous êtes satisfaits de la structure des contrats?

**M. Andrew Hayes:** La réponse, c'est que nous n'avons soulevé aucune préoccupation quant à la structure des contrats. À mon avis, les questions qu'il convient de poser au gouvernement portent sur la façon dont il a appliqué les modalités du contrat et sur les facteurs dont il a tenu compte dans la prise de décisions relatives à cette application.

**M. Kelly McCauley:** Je veux revenir sur une question que M. Bains a posée. Vous avez mentionné ce point dans votre déclaration liminaire, et à la page 3 du rapport, on peut lire ce qui suit: « En dépit des retards enregistrés, [le gouvernement a] modifié le processus de mise en œuvre de la Stratégie de manière à augmenter les chances que les futures livraisons aient lieu en temps opportun. »

Ce que nous avons entendu, c'est qu'ils ont réagi aux retards, qu'ils créaient des possibilités pour l'avenir et qu'un nouveau chantier naval pourrait voir le jour à l'avenir aussi.

Qu'est-ce qu'ils ont fait réellement? Quels changements ont-ils réellement apportés pour pouvoir dire qu'ils ont augmenté les chances que les futures livraisons aient lieu en temps opportun?

L'ajout d'un possible contrat ne remplit pas tout à fait les conditions requises pour répondre aux observations de votre rapport. On dirait que c'est une mesure qu'ils ont prise, par opposition aux mesures futures qu'ils pourraient prendre.

**M. Andrew Hayes:** Comme M. Swales l'a indiqué un peu plus tôt, certains de ces énoncés étaient de nature prospective. L'ajout d'un troisième chantier naval était une...

**M. Kelly McCauley:** Permettez-moi de vous interrompre. Vous dites que le gouvernement a « modifié le processus ». C'est au passé, pas au futur. Quelles modifications le gouvernement a-t-il apportées — accomplies —, comme vous l'avez indiqué dans votre rapport et dans votre déclaration liminaire?

Je suis désolé de me montrer insistant sur ce point, mais qu'a-t-il fait pour résoudre ce problème et augmenter les chances que les futures livraisons aient lieu en temps opportun?

**M. Andrew Hayes:** Nous considérons que le processus d'acquisition visant à ajouter un troisième chantier naval est une mesure. Évidemment, il faut du temps pour mener à bien cette mesure. Nous avons également...

**M. Kelly McCauley:** Donc, selon votre rapport, la possibilité d'un troisième chantier naval est considérée comme une mesure prise.

• (1650)

**M. Andrew Hayes:** Je pense que nous devons reconnaître qu'il faut du temps pour en créer un. Nous avons également noté d'autres mesures, comme le rajustement des calendriers et des délais de construction et de livraison.

Cependant, il est important de noter que dans notre rapport, nous avons également signalé la très faible marge de manœuvre sur le plan des échéances, puisque ces navires vont dépasser leur durée de vie utile sans être remplacés par d'autres navires. Il faut une approche très stricte et rigoureuse pour surveiller les risques liés à l'achèvement et à la livraison à ce stade.

**M. Kelly McCauley:** Permettez-moi de vous interroger sur certains prix. Nous avons ajouté, je crois, un sixième ou un septième navire de patrouille extracôtier ou de l'Arctique, ou NEAP. Quelques-uns ont en fait été livrés. Cependant, pour le dernier, le prix correspondait presque au double de la moyenne des premiers.

Le prix devrait baisser au fur et à mesure que nous apprenons à les fabriquer. Est-ce que la vérificatrice générale a cherché à savoir pourquoi le prix du dernier NPEA qui s'ajoute est presque deux fois plus élevé que le prix moyen des autres NPEA?

**M. Andrew Hayes:** Je pense que vous avez raison de croire que le coût des navires devrait baisser à mesure que les chantiers navals acquièrent de l'expérience dans leur construction.

Je vais demander à M. Swales s'il a des idées sur...

**M. Kelly McCauley:** Vous avez précisé que l'ajout du NEAP est nécessaire pour combler l'écart entre les NEAP qui vont dépasser leur durée de vie utile et la mise en service des navires de combat de surface canadiens, ou NCSC. Cependant, à un prix aussi élevé, est-ce un avantage pour les contribuables ou pour la Garde côtière?

**M. Nicholas Swales:** Je dirais deux choses. La première est que notre vérification portait sur le respect des délais de livraison et non

directement sur le coût. Nous n'avons pas examiné directement la question du coût.

L'un des autres aspects concernant les NEAP est...

**M. Kelly McCauley:** Est-ce que cela vous alerte, comme auditeur, ou est-ce que vous vous contentez de passer votre chemin en vous disant que c'est le problème de quelqu'un d'autre et que vous y verrez plus tard? Quand vous vous penchez sur la construction navale, est-ce que cela ne vous alerte pas?

**M. Andrew Hayes:** On peut dire que nous sommes toujours attentifs et que nous prenons en compte les coûts et les écarts. Cependant, dans le cadre de cette vérification, nous examinons le contexte plus général de la livraison, du respect des échéances et des obstacles à la livraison. Bien sûr, les autres objectifs de la Stratégie nationale de construction navale entraînent en jeu.

**Le président:** Merci.

**M. Kelly McCauley:** Merci.

**Le président:** C'est maintenant au tour de M. Jowhari, qui dispose de cinq minutes.

**M. Majid Jowhari (Richmond Hill, Lib.):** Merci, monsieur le président, et merci à nos témoins. Votre témoignage est très intéressant. Je vous remercie également pour les rapports.

Je vais revenir aux rapports sur les avions de combat. On peut lire ce qui suit au paragraphe 3.19 de votre rapport:

En 2016, le gouvernement du Canada a demandé à la Défense nationale d'avoir chaque jour un nombre suffisant d'appareils de combat disponibles pour répondre au niveau d'alerte le plus élevé du NORAD et honorer dans le même temps l'engagement du Canada envers l'OTAN.

Plus loin, vous indiquez qu'il s'agissait d'un « changement important ».

Dans votre déclaration liminaire et en réponse à certaines questions de mes collègues, vous avez dit que vous n'étiez pas en mesure de faire un commentaire sur la politique, et je comprends cela, mais lorsqu'on écrit « il s'agissait d'un changement important », je suppose que c'est un changement important de la portée.

À votre avis, dans quelle mesure la portée a-t-elle changé sur les deux fronts — soit le soutien de nos engagements envers NORAD et l'OTAN — pour que vous en arriviez à dire, après évaluation, qu'il s'agissait d'un changement important?

**M. Andrew Hayes:** En réponse à cette question, je dirais que le rapport indique qu'il faudrait une augmentation de 23 % du nombre d'avions. Il faudrait une augmentation d'environ 36 % du nombre de pilotes formés. Ce que nous avons mentionné dans le rapport, c'est que les forces disposaient de 64 % des pilotes requis.

**M. Majid Jowhari:** Est-ce que notre engagement ou la directive du gouvernement signifiait que nous devions passer à un degré de soutien supérieur de NORAD ou de l'OTAN, ce qui explique qu'il s'agit d'un si grand changement?

**M. Andrew Hayes:** Je pense que la différence est que nous ne nous approchions pas, en tant que pays, de la capacité de répondre au niveau d'alerte le plus élevé du NORAD et de respecter nos engagements envers l'OTAN en même temps. Je pense que c'est la réponse à cette question. C'était un changement important.

**M. Majid Jowhari:** Je vous remercie de cette clarification.

Il y a aussi eu un commentaire sur les 3 milliards de dollars et l'absence de plan. J'aimerais revenir sur ce point. Lorsque vous avez fait votre analyse, avez-vous examiné la ventilation générale et les catégories auxquelles ces 3 milliards de dollars étaient affectés? Ces 3 milliards de dollars ont-ils été dépensés à ce jour et, sinon, connaissez-vous le montant dépensé et sa destination?

• (1655)

**M. Andrew Hayes:** Je n'ai pas d'information sur la façon dont cet argent est dépensé depuis notre rapport de 2018. Nous avons toutefois indiqué que nous nous serions attendus à ce que le plan porte sur la capacité de combat, bien sûr, étant donné que les avions auraient été nécessaires pendant une période plus longue. Il y avait également la question de l'achat des avions à réaction australiens, mais nous ne savons pas exactement où cet argent a été dépensé à ce stade, car cela fait maintenant quatre ans.

**M. Majid Jowhari:** Vous ne savez pas si tout l'argent a été dépensé. Vous savez juste que c'est la somme qui a été affectée.

**M. Andrew Hayes:** C'est exact. C'est un aspect sur lequel nous pourrions faire un suivi.

**M. Majid Jowhari:** Oui, ce serait formidable. En fait, je veux aussi souligner le paragraphe 3.21 de votre rapport, qui dit: « En 2017, la Défense nationale a approuvé un plan de 628 millions de dollars pour augmenter le nombre d'appareils disponibles. Au moment de notre audit, le plan en était encore à ses débuts et il était trop tôt pour que nous puissions évaluer s'il fonctionnerait. »

Au moins, nous savons qu'il y avait vraiment une enveloppe de 628 millions de dollars. Quatre ans plus tard, pouvez-vous nous dire si cet argent a été dépensé et s'il a donné le résultat escompté?

**M. Andrew Hayes:** Je n'ai pas cette information en ce moment. Encore une fois, nous pourrions faire le suivi de cela dans le cadre de travaux futurs.

**M. Majid Jowhari:** D'accord, merci.

Je vais rapidement poser une dernière question. Je sais qu'il y a eu beaucoup de discussions sur le remplacement des CF-18, et le F-35 était une des options envisagées. En 2010, l'acquisition de ces appareils a fait l'objet de discussions intenses, mais elle a été retardée. Avez-vous une idée de la raison et des répercussions de ce retard?

**M. Andrew Hayes:** Je pourrais me tourner vers M. Swales pour voir s'il dispose de renseignements à ce sujet. Je n'ai rien à dire sur ce point.

**M. Nicholas Swales:** Je pense que nous parlons du projet de remplacement des chasseurs qui a été réinitialisé à l'époque, au milieu des années 2010. Si j'ai bien compris, nous en sommes maintenant au stade de l'évaluation des deux derniers concurrents avant la prise d'une décision. Selon des informations publiques, en tout cas, la décision devrait être prise d'ici un an environ.

**M. Majid Jowhari:** Merci.

**Le président:** Nous amorçons maintenant notre troisième tour.

La parole est à M. Paul-Hus, qui dispose de cinq minutes.

[Français]

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

Ma question a trait au plan ministériel de la Défense nationale de 2020-2021.

On y mentionne que le pourcentage des flottes aériennes qui devraient être en bon état de service pour répondre au besoin de l'entraînement et aux critères de la disponibilité opérationnelle est de 85 %. La date d'atteinte de cette cible était fixée au 31 mars 2021.

En 2018, le pourcentage était de 79 %. En 2019-2020, il se situait à 60 % et à l'heure actuelle, il est de 55 %.

En 2018, on a tourné en rond. Le Canada voulait acheter 18 Super Hornets, mais il n'y avait aucun pilote pour les piloter. Il a acheté des avions australiens en sachant qu'il n'y avait pas de pilotes.

Quand on sait qu'il n'y a ni appareils ni pilotes et que l'on achète les appareils sans avoir de pilotes pour les piloter, il y a un problème.

Monsieur Hayes, ce problème est-il de nature politique ou relève-t-il du ministère de la Défense nationale? Qui prend les décisions?

**M. Andrew Hayes:** Notre mandat est de faire les audits du ministère.

Les analyses ont révélé qu'il y avait des problèmes en ce qui concerne le nombre de pilotes et de techniciens.

Selon nous, c'est le ministère qui doit rendre des comptes.

**M. Pierre Paul-Hus:** D'accord.

Vous dites que c'est la responsabilité du ministère.

Quand le ministère décide d'acheter des avions australiens de seconde main tout en sachant qu'il n'y a pas de pilotes pour les piloter, le gouvernement ne devrait-il pas prendre l'initiative de dire au ministère responsable de l'achat qu'il y a un problème? N'est-ce pas au gouvernement de dire non?

• (1700)

**M. Andrew Hayes:** Il y a des décisions qui sont prises sur le plan politique. Quant à nous, notre mandat est d'examiner ce que le ministère fait. Il est important que les ministères donnent l'information nécessaire aux personnes qui prennent les décisions. C'est ce qui est en cause, selon nous.

**M. Pierre Paul-Hus:** Êtes-vous en train de me dire que le ministère a tenu le gouvernement dans l'ombre, que ce dernier n'avait pas les détails nécessaires pour prendre une décision quant à un achat d'une valeur de 3 milliards de dollars et qu'il a été pris de court?

**M. Andrew Hayes:** Je ne peux pas répondre à cette question.

Monsieur Swales, avez-vous des commentaires à formuler sur cette question?

**M. Nicholas Swales:** Non, je n'ai pas de précisions à ajouter.

**M. Pierre Paul-Hus:** D'accord.

Parlons des navires de combat de surface. Un rapport australien mentionne que le modèle 26 que le Canada se prépare à construire présente un problème lié à la capacité. Il est trop lourd et trop lent pour des opérations de combat, et il consomme beaucoup trop de carburant.

Le directeur parlementaire du budget a fait une évaluation des différents modèles de navires que le Canada pourrait avoir. Il a même évalué que les coûts étaient beaucoup plus élevés pour le modèle 26 que ce qui avait été prévu initialement.

De votre côté, avez-vous des données à jour? Le directeur parlementaire du budget n'a pas reçu de mise à jour du gouvernement sur les montants prévus. De plus, il y a un problème lié à la capacité, que le gouvernement australien connaît déjà.

Cela ne lève-t-il pas un drapeau rouge pour le vérificateur général? Peut-on faire un changement avant qu'il soit trop tard?

**M. Andrew Hayes:** Monsieur Swales, avez-vous des précisions à ce sujet?

**M. Nicholas Swales:** Nous n'avons pas de renseignements supplémentaires sur ce dont vous faites mention. Il y a certainement des préoccupations quant à ce projet.

**M. Pierre Paul-Hus:** Votre bureau n'est pas au courant de tout, mais vous connaissez l'existence d'un rapport australien sur des navires que l'on s'appête à construire à un coût de plus de 77 milliards de dollars.

Le ministère de la Défense devrait-il lever un drapeau rouge ou sonner l'alarme pour demander ce qu'il faut faire de cette information? Le gouvernement se heurtera-t-il à un mur ou n'est-il pas temps d'essayer d'apporter des modifications?

De votre côté, avez-vous un avis à donner aux parlementaires là-dessus?

**M. Nicholas Swales:** Je peux dire deux choses au sujet de ce rapport.

Premièrement, dans notre rapport sur la Stratégie nationale de construction navale, nous disons que le recours à des experts pour valider les renseignements dans le processus de développement et d'achat est la bonne chose à faire. C'est ce que les Australiens ont fait, et c'est un modèle à suivre.

Deuxièmement, quoique le modèle de base, le modèle 26, soit le même, il y a moyen d'adapter la structure aux besoins de chaque pays. La façon dont les Australiens l'ont fait a soulevé certaines inquiétudes, mais cela ne veut pas nécessairement dire que le Canada devra faire face aux mêmes défis.

[Traduction]

**Le président:** Merci.

C'est maintenant au tour de M. Kusmierczyk, qui dispose de cinq minutes.

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

Je suis vraiment satisfait de la discussion ainsi que des réponses que nous avons entendues aujourd'hui. Je vous remercie beaucoup de votre témoignage.

Outre l'augmentation de la capacité navale du Canada, certains des objectifs ou des buts parallèles de la Stratégie nationale de construction navale sont de relancer la construction navale afin de rebâtir l'industrie maritime, l'économie bleue en quelque sorte, et de créer des emplois également. Nous le voyons dans notre collectivité, dans notre région, avec une entreprise appelée Hike Metal, un petit constructeur et fournisseur de navires situé à Wheatley, pas très loin de Windsor.

En plus de procurer des avantages économiques à diverses régions, voyez-vous d'autres avantages à augmenter le nombre de chantiers navals ayant la capacité de construire, par exemple, des brise-glace et d'autres navires?

• (1705)

**M. Andrew Hayes:** Je vais amorcer la réponse et demander à M. Swales de la compléter. Évidemment, nous avons trois côtes, et la capacité d'opérer dans l'ouest, dans l'est et dans le nord revêt encore plus d'importance, car les routes maritimes se multiplient dans le nord, entre autres. Disposer d'un secteur de la construction navale ici au Canada est un projet raisonnable. À l'heure actuelle, il est difficile de trouver un équilibre entre l'obtention de navires en temps opportun, les avantages économiques et l'objectif de mettre en place une économie durable de la construction navale.

Monsieur Swales, voulez-vous ajouter quelque chose?

**M. Nicholas Swales:** Je voudrais ajouter deux points. Le premier est que nous avons vu à la fin des années 1990 et au début des années 2000 les conséquences d'un cycle d'expansion et de ralentissement sur la construction navale, les coûts que cela peut engendrer et le temps qu'il faut pour rebâtir afin de respecter l'énoncé de politique sous-jacent, à savoir que les navires du gouvernement seront construits au Canada de façon générale. Si nous avons une telle politique, il est logique d'avoir la capacité de la mettre en œuvre.

L'autre chose que j'ajouterais est que nous devons garder à l'esprit la Stratégie de construction navale. Notre rapport parle des grands navires, mais aussi de deux autres composantes: la construction de petits navires, et les projets de réparation, de radoub et d'entretien. Il y a beaucoup d'autres activités qui se déroulent dans le cadre de la stratégie et qui nécessitent une industrie pour les soutenir ou les entreprendre.

**M. Irek Kusmierczyk:** Dans votre examen de la force de combat du Canada, vous avez traité de certaines préoccupations en matière de ressources humaines et du défi que représentent le recrutement et le maintien en poste des talents. Je sais que cela dépasse la portée du rapport sur la construction navale que vous avez fourni, mais avez-vous l'impression que l'augmentation du nombre de chantiers navals et la Stratégie nationale de construction navale entraînent un afflux de techniciens de talent? Encore une fois, je sais que cela sort du cadre du rapport, mais est-ce quelque chose que vous avez relevé? Voyons-nous, par exemple, des collèges locaux produire ou former de nouveaux diplômés spécialisés dans la construction navale et possédant ces compétences techniques?

**M. Andrew Hayes:** Je commencerai par ce que M. Swales a dit un peu plus tôt, à savoir que les forces armées pourraient encore avoir un problème, d'après leurs rapports publics sur le recrutement et le maintien en poste. Je pense que votre question englobe la question de la création d'emplois et celle de savoir si les différentes régions en profitent. M. Swales a peut-être une opinion à ce sujet.

**M. Nicholas Swales:** Je dirais deux choses. Premièrement, si on estime qu'il faut préserver la main-d'œuvre, c'est que cette dernière a été développée. L'autre aspect concerne l'un des avantages économiques requis par la Stratégie de construction navale. Nous n'en avons pas parlé dans le rapport, mais c'est une caractéristique de la stratégie: les entreprises étaient tenues d'investir dans le développement de cette main-d'œuvre. Certains des avantages économiques concernaient tout particulièrement cette activité.

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

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

**M. Irek Kusmierczyk:** D'accord. Je vais m'arrêter ici.

**Le président:** Merci beaucoup.

Mme Vignola est la prochaine intervenante.

Nous allons vous donner huit secondes de plus, madame Vignola. Vous disposez de deux minutes et demie.

[Français]

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

Dans votre audit sur la Stratégie nationale de construction navale, vous mentionnez que le gouvernement avait pris des mesures pour prolonger la vie utile de ses navires vieillissants, mais que vous n'aviez pas formulé de recommandations à ce sujet.

Puisque la prestation de services essentiels a été retardée par le vieillissement des navires, pourquoi votre bureau n'a-t-il pas formulé de recommandations?

**M. Andrew Hayes:** Monsieur Swales, avez-vous un commentaire à formuler à ce sujet?

**M. Nicholas Swales:** C'est essentiellement parce que notre observation portait sur la nécessité que les navires soient remplacés en temps opportun. Le prolongement de vie utile était essentiel, mais le véritable défi est de s'assurer que les nouveaux navires arrivent à temps.

• (1710)

**Mme Julie Vignola:** D'accord.

Dans votre audit, vous avez aussi mentionné que vous n'aviez pas vérifié si les navires qui seraient construits procureraient les capacités attendues.

Pourquoi cela?

**M. Andrew Hayes:** Je demanderais à M. Swales de répondre à cette question.

**M. Nicholas Swales:** Notre audit portait principalement sur les délais de livraison, à savoir si les navires allaient être livrés en temps opportun. Au moment de l'audit, presque aucun navire n'avait encore été livré. Le processus permettant de confirmer si les nouveaux navires avaient les capacités attendues n'était pas vraiment possible pour la grande majorité des navires.

**Mme Julie Vignola:** De quelles ressources votre bureau aurait-il besoin pour évaluer la Stratégie nationale de construction navale dans son ensemble et pour s'assurer que tous les objectifs de la Stratégie sont bel et bien atteints?

**M. Andrew Hayes:** Je pense que nous avons les capacités voulues à l'interne pour faire cette évaluation. La question est plutôt de savoir si des progrès ont été faits de sorte que nous soyons en mesure de réaliser tous ces travaux.

**Mme Julie Vignola:** D'accord.

Je vous remercie, messieurs.

[Traduction]

**Le président:** Merci beaucoup.

C'est maintenant au tour de M. Johns. Puisqu'il restait 10 secondes à Mme Vignola, nous allons les ajouter au temps de M. Johns.

C'est à vous, monsieur Johns. Vous disposez de 2 minutes et 40 secondes.

**M. Gord Johns:** Merci.

Je vais revenir directement à la question de la capacité. Vous avez parlé des petits navires il y a quelques minutes. Nous y voilà. Nous avons parlé de Port Alberni, où l'Administration portuaire de

Port Alberni tente activement d'obtenir un investissement fédéral pour d'accroître sa capacité de cale sèche.

Ce que nous avons appris et ce que nous avons entendu à ce comité, c'est que les coûts de la construction navale sont nettement inférieurs dans les pays qui ont investi dans des stratégies de construction navale à long terme.

Pensez-vous que le gouvernement pourrait créer des programmes de financement afin d'investir dans l'accroissement de la capacité? Dans l'ensemble, cela aiderait à régler certains problèmes liés aux délais de livraison et aux coûts.

**M. Andrew Hayes:** C'est une question de politique. Ce serait une bonne question à poser au gouvernement.

J'ajouterai que l'idée de réduire les coûts en évitant un cycle d'expansion et de ralentissement est l'un des objectifs fixés avant même la mise en œuvre de cette stratégie d'approvisionnement.

Votre question est liée aux deuxième et troisième objectifs, soit de bâtir un secteur maritime durable au Canada et de générer des retombées économiques pour le Canada.

**M. Gord Johns:** À l'heure actuelle, le logement est très coûteux et le coût de la vie est très élevé dans les marchés où ces navires sont construits. D'autres pays, comme la Norvège, la Finlande et la Suède, ont décidé d'investir dans les collectivités rurales et côtières et d'accroître la capacité de construction navale dans ces régions, car il est plus abordable pour les gens d'y vivre.

Dans le cadre d'une stratégie à long terme, considérez-vous qu'il s'agit d'un avantage que nous devrions envisager au Canada?

**M. Andrew Hayes:** Votre question me fait penser à l'accent que notre bureau met sur l'évaluation et l'examen de la façon dont le gouvernement atteint les objectifs de développement durable, ce qui inclut l'infrastructure et la distribution des retombées dans tout le pays.

Pour le moment, nous examinons les engagements pris par le gouvernement, mais cette perspective me revient à l'esprit lorsque vous posez cette question.

**M. Gord Johns:** À l'heure actuelle, il n'y a pas du tout de programme fédéral pour des collectivités comme Port Alberni, entre autres. Il n'y a pratiquement aucune capacité de cale sèche sur la côte Ouest.

**Le président:** Merci, monsieur Johns. Vous laissez 10 belles secondes.

C'est maintenant le tour de M. Lobb, qui dispose de cinq minutes.

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

C'est le temps que j'ai pour mon sprint de 100 mètres, soit 10 secondes. J'ai donc amplement de temps. Cela aurait peut-être été le cas il y a 35 ans.

J'ai une question pour les témoins. En 2018, je crois, il y a eu un problème de soudure sur le premier des navires de pêche hauturiers. Le problème venait de la machine à souder semi-automatique. Rappelez-vous qu'à l'époque, on avait dû refaire près de 120 pieds de soudures.

Je pense que les derniers navires n'ont pas encore été livrés. Je crois que vous avez dit, dans votre rapport, qu'ils étaient en construction. Comme il s'agissait d'un problème très important, vous y êtes-vous intéressés dans votre rapport?

• (1715)

**M. Andrew Hayes:** Je crois que nous avons surtout mentionné que cela avait occasionné des retards.

Monsieur Swales, voulez-vous nous en parler?

**M. Nicholas Swales:** Oui, c'est exact. Nous avons mentionné que cela avait été une source de retard.

Je dois préciser que le troisième navire a été livré depuis.

Bien sûr, notre rapport a été préparé il y a un certain temps.

**M. Ben Lobb:** Ce problème a-t-il été corrigé après le premier? A-t-on apporté des correctifs pour éviter le même problème sur les deuxième et troisième navires? Ou y a-t-il encore eu des problèmes de soudure sur les deuxième et troisième navires?

**M. Nicholas Swales:** Nous croyons savoir que ces navires ont reçu une autorisation de mise en service après les examens et les tests d'usage, il semble donc qu'une solution satisfaisante a été trouvée.

**M. Ben Lobb:** C'est bien.

Dans ma région se trouve Bruce Power, une centrale nucléaire. Elle a participé à un certain nombre de remises à neuf de réacteurs au fil des ans. Chaque fois, évidemment, elle est devenue de plus en plus habile. C'est une entreprise très efficace aujourd'hui, et c'est probablement un chef de file mondial de la remise à neuf de réacteurs.

Est-ce une chose que vous avez observée dans votre audit et dans votre rapport? Qu'avec chaque navire construit, l'entreprise s'améliore et gagne en efficacité, en plus de réduire ses dépassements de coûts?

**M. Andrew Hayes:** Je crois qu'on s'attend effectivement à ce qu'à mesure que la stratégie avance, quand les chantiers auront construit leurs premiers navires, cela devienne plus facile et efficace pour les suivants.

Monsieur Swales, voulez-vous ajouter quelque chose?

**M. Nicholas Swales:** Je n'ai pas grand-chose à ajouter, si ce n'est que cela fait partie des attentes qui teintent les calendriers de livraison dans chacune des catégories de navires qui comptent plusieurs navires.

**M. Ben Lobb:** Oui, alors dans ce cas, sur la côte Ouest, où on a construit les navires hauturiers un, deux et trois, est-ce que c'est ce que vous avez constaté pendant la préparation de votre rapport? Est-ce que la construction du deuxième a été plus rapide et efficace que celle du premier? Est-ce que la construction du troisième a été plus rapide et efficace que celle des deux premiers? Ou n'y a-t-il pas beaucoup de différences entre la construction du premier et celle du troisième?

**M. Andrew Hayes:** Nous présentons, dans l'une des pièces, les dates de livraison réelles des premiers navires. On y voit, par exemple, que pour les navires hauturiers de science halieutique, le deuxième n'a été livré que 8 mois après la date limite, contre 10 mois pour le premier, ce qui montre une certaine accélération du processus. Bien entendu, vous constaterez que le troisième est arrivé un peu plus tard. Que cela soit attribuable ou non en partie aux

premières phases de la pandémie de COVID, ce troisième navire a été livré après la fin de notre période d'audit.

**M. Ben Lobb:** À la pièce 2.3 de votre rapport, on peut lire que « les retards dans la livraison des nouveaux navires ont eu de nombreuses répercussions », dont l'augmentation des coûts. En 2019, vous avez estimé que « les retards feraient augmenter les coûts de conception... de 111 millions de dollars ».

Avez-vous analysé la chose? Ces coûts de conception étaient-ils une erreur? Étaient-ils liés à un changement technologique? Avez-vous examiné de quoi il s'agissait et pourquoi?

**M. Andrew Hayes:** Je vais demander à M. Swales s'il peut répondre à cette question.

**M. Nicholas Swales:** Je vous remercie.

Le problème, sans entrer dans les détails, c'est qu'il leur a fallu plus de temps que prévu, parce qu'il s'agissait d'une conception très complexe. Ces coûts sont associés au temps supplémentaire du personnel pour finir le travail.

• (1720)

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

Nous allons maintenant donner la parole à Mme Thompson pour cinq minutes.

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

Bienvenue.

Je resterai sur le thème de la construction navale. Je représente St. John's-Est. La Garde côtière est très importante non seulement pour ma circonscription, mais pour toute la province.

J'aimerais parler d'approvisionnement quelques instants. Au paragraphe 2.62 de votre rapport, vous mentionnez qu'« en raison notamment de l'échec de divers processus d'approvisionnement, plusieurs navires [...] avaient déjà atteint ou dépassé leur durée d'utilisation prévue ».

De quels processus d'approvisionnement parlez-vous? En quoi la situation aurait-elle été meilleure s'ils avaient pu être menés à bien?

**M. Andrew Hayes:** Je m'en remettrai à nouveau à M. Swales pour répondre à cette question.

Quand un processus d'approvisionnement échoue, il est naturel ou presque inévitable qu'il y ait des retards parce que ces processus prennent beaucoup de temps depuis le jour un jusqu'à la construction tangible, puis à la livraison. Monsieur Swales, pourriez-vous nous parler des particularités des processus d'approvisionnement qui ont échoué?

**M. Nicholas Swales:** Bien sûr, je peux vous en parler un peu. Je m'excuse, j'ai l'information, mais je ne me souviens pas nécessairement de tout de mémoire, en ce moment précis.

L'un de ces processus visait les navires de soutien interarmées. Une première tentative avait été faite pour acquérir des navires de soutien interarmées. Si ma mémoire est bonne, il n'y a alors pas eu d'offre conforme, donc personne n'a présenté d'offre dans la fourchette de prix que le gouvernement espérait. Il a donc décidé de ne pas aller de l'avant avec ce processus d'approvisionnement.

**Mme Joanne Thompson:** Merci.

Je trouve vraiment pertinentes les diverses questions posées jusqu'ici, mais je terminerai par quelque chose d'un peu plus général.

Concernant les retards dans la prestation de services essentiels, dont nous avons beaucoup entendu parler au cours des deux dernières heures, dans quelle mesure sont-ils attribuables à des facteurs qui échappent vraiment au contrôle du ministère?

**M. Andrew Hayes:** Il est difficile de répondre à cette question avec précision. L'un des éléments les plus importants de notre rapport, c'est que des analyses des risques approfondies et l'adoption de mesures d'atténuation des risques précises, mesurables et assorties d'échéances pourraient contribuer à réduire la probabilité que des retards se produisent. Je ne sais pas si à l'heure actuelle, sans ces processus en place, nous pouvons bien évaluer les retards ou les coûts qui auraient pu être évités.

Je parle d'atténuation des risques et de surveillance. Il importe, évidemment, de mettre en œuvre des stratégies d'atténuation au bon moment pour que les coûts et les retards ne s'accumulent pas.

**Mme Joanne Thompson:** Merci.

J'ai terminé mes questions. Je vous remercie.

**Le président:** Merci beaucoup, madame Thompson.

Nous avons atteint la fin du troisième tour. À cause de l'heure, et malheureusement à cause du vote, nous avons commencé un peu

tard. Je tiens à remercier les témoins de leur participation d'aujourd'hui. Je remercie les gens du Bureau du vérificateur général de leur présence.

Monsieur Hayes et monsieur Swales, en particulier, merci d'avoir participé à la séance et d'avoir répondu à nos questions. Si vous pensez pouvoir ajouter quelque chose ou si on vous a demandé de soumettre quelque chose par écrit, veuillez le faire parvenir à notre greffier. Ce sera grandement apprécié, et notre greffier distribuera le tout aux membres du Comité.

Merci beaucoup pour cela.

J'aimerais remercier nos interprètes de leur présence ici aujourd'hui pour nous aider, je remercie également nos techniciens pour tout le travail qu'ils font pour nous aider, de même que nos analystes et notre greffier pour leur excellent travail qui nous permet d'avancer.

Ceci étant dit, je remercie les membres du Comité de leur présence. Nous nous réunirons de nouveau vendredi, nous vous reverrons alors.

Sur ce, je déclare la séance 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>