



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

Comité permanent de la défense nationale

NDDN



NUMÉRO 028



1^{re} SESSION



42^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le jeudi 17 novembre 2016

Président

M. Stephen Fuhr

Comité permanent de la défense nationale

Le jeudi 17 novembre 2016

• (1100)

[Traduction]

Le président (M. Stephen Fuhr (Kelowna—Lake Country, Lib.)): Nous poursuivons notre étude sur la Marine royale canadienne et la disponibilité opérationnelle des forces navales en ce qui a trait à la défense de l'Amérique du Nord.

Nous accueillons Patrick Finn, sous-ministre adjoint, Matériels et Lisa Campbell, sous-ministre adjointe, Approvisionnement maritime et de défense.

Vous êtes déjà venus ici auparavant. Merci d'être là.

Je dois vous dire que nous allons probablement entendre les cloches sonner dans environ 15 minutes. La séance sera peut-être perturbée, mais nous ferons du mieux que nous pouvons avec le temps que nous avons.

Je cède la parole à M. Finn pour sa déclaration préliminaire.

Contre-amiral (à la retraite) Patrick Finn (sous-ministre adjoint, Matériels, ministère de la Défense nationale): Merci, monsieur le président.

Si vous croyez que nous avons seulement 15 minutes, j'accepte volontiers de distribuer ma déclaration préliminaire et de passer directement aux questions si c'est ce que vous préférez, monsieur.

Le président: Commençons par votre déclaration préliminaire, et nous verrons ce qui arrive.

Cam Patrick Finn: Monsieur le président, distingués membres du Comité, je tiens à vous remercier de l'invitation à venir répondre aux questions liées à votre étude sur la Marine royale canadienne.

[Français]

À titre de sous-ministre adjoint, Matériels, du ministère de la Défense nationale, je suis responsable de l'acquisition de tout l'équipement militaire et des services de soutien pour la durée de vie de ce matériel. Il s'agit de tous les navires, les sous-marins, les petits navires de guerre, l'équipement auxiliaire, les systèmes d'armes et les systèmes de plateforme qu'utilise la Marine royale canadienne. Je veille à ce que toutes les ressources navales soient acquises en bonne et due forme, qu'elles reçoivent un soutien tout au long de leur vie utile, qu'une certification matérielle soit obtenue et qu'elles soient prêtes sur le plan technique pour les diverses opérations auxquelles elles pourraient être affectées en appui aux priorités du gouvernement.

[Traduction]

L'acquisition d'une nouvelle flotte navale et le maintien en puissance de la flotte existante sont des activités très complexes. Au sein de la Défense nationale, ces activités sont associées à des budgets annuels d'environ 1,5 milliard de dollars et font intervenir près de 1 000 employés et plus de 4 000 marchés distincts gérés par

mes collègues de Services publics et Approvisionnement Canada. La très grande majorité de ces contrats sont honorés de façon continue. Il faut toutefois souligner l'importance singulière de certains de ces marchés dans la définition de notre capacité navale de demain et l'état de préparation des matériels pour les années à venir, et, bien sûr, leur complexité.

[Français]

À l'heure actuelle, la Marine royale canadienne traverse la période de modernisation et de renouvellement la plus intense et la plus profonde de son histoire en temps de paix, et cette initiative touche tous les éléments de la flotte. Les plus grandes composantes de cette mise à niveau comprennent les suivantes :

[Traduction]

Premièrement, la modernisation de la classe Halifax, qui fournit des systèmes modernisés et perfectionnés, permettra de s'assurer que les frégates de classe Halifax continuent de respecter toutes les exigences opérationnelles de la Marine royale canadienne jusqu'à ce qu'elles soient remplacées par les navires de combat de surface canadiens. Les frégates modernisées de classe Halifax ont obtenu des résultats opérationnels notables, et le carénage à mi-vie de la douzième frégate est presque terminé, et le programme respecte l'échéancier et le budget.

Deuxièmement, les navires de patrouille extracôtière de l'Arctique mèneront des missions de surveillance armée dans les eaux canadiennes, y compris dans l'Arctique. Ils amélioreront la capacité du Canada d'assurer sa souveraineté et fourniront de la surveillance et du soutien aux autres ministères. La construction des deux premiers navires va bon train, et la livraison du premier navire est prévue pour 2018.

[Français]

Troisièmement, les navires de soutien interarmées augmenteront l'autonomie et la portée des groupes opérationnels navals puisqu'ils leur permettront de rester en mer pendant des périodes de temps importantes sans rentrer au port pour se ravitailler. Le contrat de construction est en voie d'être attribué en 2018.

[Traduction]

Quatrièmement, la capacité intérimaire de pétrolier ravitailleur d'escadre fournira des services de ravitaillement en mer à la Marine royale canadienne dans des environnements sans menace d'ici l'automne 2017. La période initiale de prestation du service sera de cinq ans, avec des options pouvant permettre de prolonger la durée pour jusqu'à cinq périodes additionnelles d'une année jusqu'à la mise en service du deuxième navire de soutien interarmées pour la Marine royale canadienne.

Enfin, les navires de combat de surface canadiens pourront répondre à une multitude de menaces en mer comme dans les milieux côtiers complexes, ce qui permettra au Canada de continuer à surveiller et à défendre ses eaux, de contribuer à la défense collective de notre pays et de promouvoir la paix internationale et la stabilité à l'étranger. Douze entreprises se sont préalablement qualifiées pour présenter des soumissions dans le cadre de l'actuel processus d'acquisition. Le contrat de construction devrait être accordé en 2019.

[Français]

De nombreux contrats de soutien en service permettent à la Marine royale canadienne de conserver sa pertinence et son excellence opérationnelle. Il s'agit entre autres d'un nouveau système de sonar pour nos sous-marins de classe Victoria, de postes de tir naval pour nos frégates de classe Halifax et pour les navires de soutien interarmées, et de la connectivité de données à haute vitesse pour les navires de la classe Kingston.

● (1105)

[Traduction]

Un travail considérable se poursuit également pour assurer que nous serons bien préparés à prendre en charge les nouvelles flottes en cours d'acquisition durant toute leur durée de vie utile. Ces nouveaux navires s'accompagneront de nouvelles technologies et de chaînes d'approvisionnement mondiales dont feront partie les entreprises de partout au monde. Nous examinons étroitement nos méthodes de soutien et sommes en consultation avec nos alliés et nos partenaires de l'industrie afin d'étudier de nouveaux types d'arrangements pour offrir des services compétents, souples et rentables pour l'entretien de nos flottes.

Voici quelques exemples d'arrangements d'approvisionnement liés au soutien en service de grande envergure qui utiliseront, s'ils ne le font pas déjà, ces approches : le contrat de soutien en service des navires extracôtiers de patrouille de l'Arctique et des navires de soutien interarmées, le contrat de soutien en service des navires de la classe Victoria et le contrat de soutien en service des systèmes de combat des navires de la classe Halifax.

La gestion des connaissances et les pratiques exemplaires se trouvent aussi au cœur de notre effort d'amélioration dans le domaine de l'approvisionnement. Par exemple, quand le programme de modernisation de la classe Halifax est passé à l'étape de la mise en oeuvre, en 2009, il s'agissait à l'époque de l'un des approvisionnements navals les plus complexes entrepris par le Groupe des matériels depuis le premier Programme de la frégate canadienne de patrouille au début des années 1990. On a donc eu recours à des approches novatrices en matière de gouvernance, de passation de contrats et de gestion, non seulement pour mener à bien le programme de modernisation de la classe Halifax, mais aussi pour préparer l'ensemble du secteur de la gestion du matériel à relever les défis qu'apporteront les nouveaux programmes de construction, de modernisation et de soutien en service à l'échelle des Forces armées canadiennes.

Enfin, nous sommes en train de faire évoluer les compétences et l'organisation pour être prêts à maintenir ces flottes conformément aux normes établies. Nous avons conclu un marché avec la société de classification dans le but d'avoir une meilleure idée de l'état du matériel de nos flottes. En outre, des efforts considérables ont été faits pour trouver des solutions en matière d'information décisionnelle afin de surveiller l'efficacité de nos programmes de maintenance et d'en rendre compte. Nous inculquons à notre organisation un sens aigu des affaires pour travailler efficacement

avec nos partenaires de l'industrie afin de conclure et de maintenir les marchés de soutien dont nous avons besoin pour que nos flottes demeurent capables, utilisables et rentables.

[Français]

Pour terminer, nous vivons des moments formidables en ce qui concerne la modernisation de la flotte navale. Parallèlement, l'évolution de nos méthodes d'approvisionnement et de soutien et l'innovation dont elles font l'objet se poursuivent sans problème. Nous serons ainsi bien placés pour fournir le soutien nécessaire à toutes les ressources dans les années à venir.

Nous sommes très fiers de pouvoir travailler en étroite collaboration avec la Marine royale canadienne pour la défense du Canada et le rayonnement des valeurs canadiennes à l'étranger.

[Traduction]

Je vous remercie de m'avoir permis de prononcer certains commentaires d'ouverture. Je cède maintenant la parole à ma collègue.

Mme Lisa Campbell (sous-ministre adjointe, Approvisionnement maritime et de défense, ministère des Travaux publics et des Services gouvernementaux): Bonjour, monsieur le président, et bonjour mesdames et messieurs. Je vous remercie de me donner l'occasion de témoigner aujourd'hui dans le cadre de l'étude sur la disponibilité opérationnelle de la Marine royale canadienne. Services publics et Approvisionnement Canada travaille dur pour s'assurer que la Marine royale canadienne peut maintenir sa disponibilité opérationnelle et être réellement une flotte de haute mer. Nous travaillons en partenariat avec le ministère de la Défense nationale pour y arriver, et les deux ministères considèrent l'approvisionnement comme un élément clé permettant d'atteindre cet important objectif.

Nous modernisons les politiques et les pratiques en matière d'approvisionnement afin de les simplifier et de les rendre moins lourdes d'un point de vue administratif, nous assurons une fonction de contrôle moderne et nous intégrons les pratiques qui soutiennent les objectifs en matière de politique économique. Le désir d'élaborer de façon délibérée des politiques qui tirent parti de l'approvisionnement est plus fort que jamais, tandis que le budget public est étiré, partout dans le monde, afin d'atteindre et de soutenir un certain nombre d'objectifs socioéconomiques.

Nous travaillons actuellement en collaboration avec d'autres ministères pour élaborer des propositions et des approches qui nous permettront de tirer davantage parti des activités d'approvisionnement gouvernementales de façon à fournir des avantages socioéconomiques encore meilleurs aux Canadiens. Du point de vue du secteur de la défense, l'utilisation des retombées industrielles et technologiques gérées par Innovation, Sciences et Développement économique Canada en étroite collaboration avec mon ministère et le ministère de la Défense nationale représente un très bon exemple de la façon dont nous pouvons y arriver.

La réussite de la modernisation de l'approvisionnement dépend en grande partie de notre capacité de nous mobiliser et de travailler en collaboration afin d'atteindre des résultats. Un certain nombre d'éléments dans notre programme de modernisation de l'approvisionnement exigent la participation active d'autres ministères et de l'industrie. En outre, dans certains cas, ce sont même eux qui doivent prendre les rênes.

Reconnaissant l'importance de ces relations, nous avons créé une équipe de la haute direction qui relève du sous-ministre de Services publics et Approvisionnement Canada et du secrétaire du Conseil du Trésor du Canada. L'objectif de cette équipe est de coordonner la mobilisation avec tous les intervenants qui participent aux activités d'approvisionnement gouvernementales, y compris les fournisseurs au sein des ministères gouvernementaux comme le nôtre et le ministère de la Défense nationale, et de veiller à ce que toutes initiatives atteignent leurs objectifs grâce à un solide plan de mise en oeuvre assorti de délais et de mesures du rendement clairs.

Je vais prendre un instant pour vous expliquer. Notre ministère est responsable d'environ 12 % des contrats gouvernementaux, ce qui représente 80 % des fonds, mais tout le reste des contrats, qui sont associés à de grands volumes, mais qui sont de moindre valeur, sont gérés à l'échelle du gouvernement par les ministères eux-mêmes. Dans le cadre de la modernisation de nos pratiques, il faut que nous utilisions une approche pangouvernementale.

Afin de rendre le processus d'approvisionnement plus simple et moins lourd d'un point de vue administratif, jusqu'à présent, nous avons beaucoup mis l'accent sur la façon dont nous faisons des affaires et avec qui et sur la prestation d'un meilleur service à la clientèle aux ministères. Plus particulièrement, en ce moment, nous procédons à l'acquisition et à la mise en oeuvre d'une solution d'approvisionnement commerciale Web pour mettre en oeuvre des processus d'approvisionnement standard. Une bonne partie de nos activités se font encore sur support papier. Nous ne pouvons pas nous permettre de continuer à procéder ainsi.

Cette solution permettra au gouvernement du Canada de simplifier et d'améliorer le processus d'approvisionnement et nous donnera accès à de meilleures données d'analyse au sujet des achats du gouvernement fédéral. Nous espérons aussi faciliter la tâche des fournisseurs qui font des affaires avec le gouvernement fédéral, surtout les petites et moyennes entreprises. Grâce à cette initiative, les clients auront accès à une prestation de services rationalisés et à un fardeau procédural réduit, ce qui donnera lieu à des activités d'approvisionnement plus faciles et plus rapides.

De plus, nous examinons nos contrats et les conditions connexes pour déterminer de quelle façon nous pouvons les rationaliser et les simplifier, le cas échéant. En ce moment, nous possédons environ 800 conditions de contrat standard. Nous croyons qu'il pourrait y en avoir moins, et, par conséquent, nous regardons ce que nos homologues font à l'étranger pour trouver des exemples de pratiques exemplaires que nous pouvons importer au Canada. En fait, nous en appliquons déjà beaucoup.

Nous voulons aussi évaluer nos contrats gouvernementaux actuels et les pratiques connexes en fonction de ce qui se fait dans d'autres administrations pour nous assurer que nous favorisons les bons types de comportement d'affaires. Plutôt que de toujours punir les mauvais comportements, nous voulons inciter les entreprises à trouver des efficiences qui seront à leur avantage et au nôtre.

Un autre aspect important de notre programme de modernisation de l'approvisionnement consiste à renforcer notre capacité d'évaluer le rendement des fournisseurs. En d'autres mots, nous voulons évaluer le rendement des intervenants de l'industrie durant tout le cycle de vie d'un contrat. On s'assurera ainsi que les fournisseurs, y compris ceux du secteur de la défense, sont évalués en fonction de leur rendement, évaluation qu'on utilisera ensuite pour reconnaître et promouvoir le bon rendement des fournisseurs et influencer de façon positive sur leur comportement en les tenant responsables de leur rendement durant tout cycle de vie d'un contrat.

Même si toutes les initiatives réalisées dans le cadre du programme de modernisation de l'approvisionnement influenceront, au bout du compte, sur les activités d'approvisionnement en défense et sur toutes les autres activités d'approvisionnement, j'aimerais attirer votre attention sur deux initiatives qui revêtent un intérêt particulier pour la défense. La première est l'initiative de maintien en service.

Nous travaillons avec le ministère de la Défense nationale, Innovation, Sciences et Développement économique Canada et le secteur de la défense pour trouver des façons plus efficaces de maintenir en service l'équipement que nous achetons. Comme vous le savez tous, une importante portion des dépenses est destinée au soutien en service et à l'entretien. Nous mettons beaucoup l'accent sur les processus d'acquisition, mais le gros des dépenses et des travaux viennent ensuite.

- (1110)

Cette initiative constitue un point de départ pour réaliser plus d'activités de planification, assurer un engagement précoce et permettre une analyse des options rigoureuse d'entrée de jeu dans le cadre des processus d'approvisionnement. Elle donne aussi lieu à un processus plus souple, ce qui nous permet de retourner sur le marché lorsque nous constatons qu'il y a des innovations dont nous voulons peut-être tirer profit. Selon nous, l'initiative accroît aussi la concurrence, ce qui, à nos yeux, est bon pour les affaires et donne au Canada plus de choix et une plus grande marge de manoeuvre.

L'initiative sur le maintien en service est fondée sur quatre principes : le rendement, l'optimisation des ressources, la souplesse et les retombées économiques. Ces principes définissent aussi de quelle façon nous gérons les activités d'approvisionnement en défense et les processus décisionnels dans le cadre des activités d'approvisionnement nouvelles et actuelles liées à l'entretien et à la réparation du matériel militaire. En nous efforçant de trouver des solutions adaptées et en utilisant un outil d'analyse rigoureux, nous prévoyons trouver un juste équilibre entre ces quatre principes afin d'obtenir un meilleur rendement et de créer de solides partenariats d'affaires avec l'industrie.

La deuxième initiative que j'aimerais souligner est l'évaluation souple des soumissions, qui permet aux soumissionnaires de prouver, en deux phases, qu'ils respectent nos exigences obligatoires durant un délai précis après la clôture de la période de soumission. En d'autres mots, nous nous assurons de ne pas rejeter des soumissions pour des raisons relativement mineures. Après une première période de présentation des soumissions, nous communiquons avec les fournisseurs pour leur donner une évaluation précoce, ce qui leur donne l'occasion de présenter de plus amples renseignements, au besoin.

Depuis que nous utilisons ce processus, nous avons constaté qu'il permet de maximiser la concurrence. Il maximise le nombre de soumissions conformes et l'innovation et, au bout du compte, nous aide à trouver les candidats qui, de façon générale, nous en donnent le plus pour notre argent. L'impact positif de ce processus a été démontré dans le cadre d'une récente initiative d'approvisionnement en défense dans le cadre de laquelle quatre soumissions supplémentaires ont été jugées conformes une fois le processus appliqué. La soumission retenue a été choisie parce qu'elle offrait la meilleure valeur globale, en tenant compte du prix, du mérite technique et des retombées socioéconomiques.

Non seulement ce processus a permis d'accroître la concurrence, mais il est aussi plus rapide. J'aimerais que ces histoires fassent les manchettes plus souvent, mais ce sont des choses qui arrivent, comme M. Finn et moi le savons, et je suis ici pour vous en donner un exemple.

Le processus sera aussi utilisé dans le cadre du projet d'approvisionnement des navires de combat de surface canadiens, qui constitue, comme M. Finn l'a mentionné, le plus important processus d'approvisionnement en défense dans l'histoire canadienne.

Ici, au Canada, nous avons pu constater à quel point un financement durable et un soutien pour l'innovation peuvent transformer les entreprises canadiennes, surtout dans le secteur de la défense. Grâce aux contrats gouvernementaux, ces entreprises peuvent contribuer à la sûreté et à la sécurité du Canada, perfectionner un personnel qualifié, trouver des marchés d'exportation et participer à la chaîne d'approvisionnement mondiale tout en tirant les avantages de leurs investissements en recherche et développement.

En somme, ces éléments de modernisation et du soutien des activités d'approvisionnement ont un impact positif sur la disponibilité opérationnelle de la Marine royale canadienne.

• (1115)

[Français]

Nous nous employons à améliorer la Stratégie nationale de construction navale, comme la ministre Foote l'a annoncé en mai 2016, en renforçant la gouvernance, en solidifiant notre capacité interne, en perfectionnant les estimations de coûts, en assurant un suivi des progrès réalisés et en optimisant les ressources, ainsi qu'en favorisant une plus grande transparence et une meilleure reddition de comptes.

Je tiens également à souligner que le dépôt au Parlement du premier rapport annuel sur la Stratégie nationale de construction navale plus tard cette année représentera une importante réalisation en vue de concrétiser notre engagement à améliorer la transparence et la reddition de comptes. Le rapport fera état des progrès réalisés durant l'année ainsi que des défis, des effets positifs sur les collectivités du Canada et des étapes prévues pour l'année à venir.

Monsieur le président, j'aimerais inviter le Comité à se rendre aux chantiers d'Irving Shipbuilding et de Seaspan afin de constater de visu tout le travail qui est effectué en ce moment. Si vous le souhaitez, le personnel de mon bureau se fera un plaisir de vous faciliter la visite.

[Traduction]

Je tiens aussi à signaler aux membres du Comité une situation qui a fait les manchettes récemment et peut-être préciser quelques idées fausses à ce sujet.

Le 9 novembre 2016, Irving Shipbuilding a apporté une modification à la demande de propositions concernant les navires de combat canadiens pour informer les potentiels soumissionnaires dans le cadre du projet de NCC qu'elle avait créé un partenariat avec BAE pour soumissionner dans le cadre de la demande de propositions liée au SES des NPEA et des NSI, soit le soutien en service des navires de patrouille extracôtiers de l'Arctique et des navires de soutien interarmées.

La concurrence fait partie intégrante de la Stratégie nationale de construction navale. Un concours a été organisé dans le cadre duquel les chantiers maritimes se sont livrés concurrence pour devenir la source stratégique du gouvernement dans le cadre des programmes

de travail associés aux grands navires de combat et aux grands navires non destinés au combat.

Le concours lié à la construction des petits navires est réservé aux chantiers maritimes autres que les deux chantiers qui ont remporté le concours pour la construction des grands navires. Le concours lié au soutien en service et à la maintenance des navires est ouvert à tous les chantiers maritimes. Cela signifie que Irving Shipbuilding et Vancouver Shipyards peuvent en toute légitimité soumissionner pour obtenir le contrat de soutien en service et de maintenance, et ils peuvent créer des partenariats avec d'autres entreprises à cette fin.

Les fusions et les coentreprises sont normales dans toutes les industries, y compris l'industrie de construction navale, et elles aident à maximiser la concurrence, l'innovation et le choix. BAE est l'un des soumissionnaires potentiels pour l'obtention du contrat des navires de combat canadiens. Irving Shipbuilding a offert des garanties au sujet des mesures qu'elle a prises pour s'assurer qu'aucun renseignement ne puisse créer un avantage indu dans le cadre du processus d'approvisionnement lié aux navires de combat canadiens.

Le gouvernement est au courant de ces mesures et est convaincu qu'elles permettront de protéger l'intégrité des deux processus d'approvisionnement.

Services publics et Approvisionnement Canada est pleinement engagé à assurer l'intégrité de ces deux processus d'approvisionnement concurrentiels. Nous avons mobilisé et consulté de façon importante l'industrie avant de communiquer les demandes de propositions du projet des navires de combat canadiens et le SES des NPEA et des NSI. Même si Irving Shipbuilding était responsable de l'émission de la demande de propositions dans le cadre du projet des navires de combat canadiens, le gouvernement y participe et continuera de participer à chaque étape du processus d'approvisionnement compétitif. En outre, au bout du compte, c'est lui qui prendra la décision définitive quant au soumissionnaire retenu.

Les processus d'approvisionnement liés au SES des NPEA et des NSI et du projet des NCC seront supervisés par des surveillants de l'équité indépendants, qui observeront l'ensemble du processus d'évaluation. Le programme de surveillance de l'équité fournit aux clients ministères, aux fournisseurs du gouvernement, au Parlement et aux Canadiens une assurance indépendante que les processus d'approvisionnement sont réalisés de façon équitable, ouverte et transparente.

En ce qui concerne la demande de propositions liée aux navires de combat canadiens, le gouvernement est responsable des principaux éléments du processus d'approvisionnement, ce qui inclut la détermination des exigences et des critères d'évaluation aux fins d'approbation du plan d'évaluation. Nous approuvons aussi la demande de propositions avant sa parution. De plus, nous avons fourni le surveillant de l'équité. Nous examinerons l'ensemble du processus d'évaluation et d'acceptation finale des résultats de l'évaluation. C'est aussi nous qui déterminons le soumissionnaire qui sera retenu.

Comme vous pouvez le voir, monsieur le président, nous nous efforçons d'assurer la réussite de ces importants processus d'approvisionnement. Ils font partie intégrante de la Stratégie nationale de construction navale, qui, nous espérons, permettra de rajeunir l'industrie maritime, de soutenir les innovations technologiques canadiennes et de créer des emplois et d'assurer la prospérité dans de nombreuses collectivités au pays. Nous nous efforçons aussi d'améliorer la stratégie en renforçant la gouvernance, en renforçant notre capacité interne, en améliorant les estimations des coûts, en surveillant les progrès et en veillant à l'utilisation des ressources.

Merci de m'avoir accordé de votre temps. Encore une fois, je vous remercie de m'avoir donné l'occasion de comparaître aujourd'hui.

Le président: Merci à vous deux de vos commentaires.

Avant de céder la parole à M. Spengemann, à qui reviennent les sept premières minutes de la période de questions, je m'excuse à l'avance, mais si les cloches sonnent, nous devrons y aller.

Cela dit, monsieur Spengemann, la parole est à vous.

M. Sven Spengemann (Mississauga—Lakeshore, Lib.): Amiral Finn, madame Campbell, merci beaucoup d'être là, de votre service et de l'important travail que vous faites.

Amiral Finn, je veux me faire l'écho de ce que vous avez dit : nous vivons en effet une excitante période de recapitalisation navale. Pour commencer, j'aimerais poser une question générale sur la construction navale et la recapitalisation. Comme vous le savez, le gouvernement du Canada réalise actuellement un projet de grande envergure d'investissement et de mise à niveau des infrastructures. Le projet permettra de créer des emplois et offre un effet multiplicateur d'un peu moins de cinq, ce qui signifie que, pour chaque dollar investi, nous devrions obtenir en retour un peu moins de 5 \$.

• (1120)

Le président: Je suis désolé, monsieur Spengemann, mais je dois vous interrompre tout de suite.

La lumière rouge est allumée, et Internet me dit qu'il faut y aller. J'ai donc besoin du consentement unanime des membres du Comité pour continuer pendant peut-être 10 minutes.

Aura-t-on assez de temps pour retourner voter?

M. James Bezan (Selkirk—Interlake—Eastman, PCC): Je suggère que nous laissons M. Spengemann terminer son intervention avant la pause.

Le président: Ça vous va?

Une voix: Nous allons revenir, c'est exact?

Le président: Oui.

Tout le monde est d'accord? Allons-nous laisser M. Spengemann terminer avant de suspendre la réunion?

M. James Bezan: On suspendra une fois qu'il aura terminé.

Le président: D'accord.

Allez-y, monsieur Spengemann.

M. Sven Spengemann: Merci, monsieur le président. Je vais appuyer sur l'accélérateur et poser directement la question.

Des voix: Oh, oh!

M. Sven Spengemann: Pouvez-vous nous parler de l'aspect économique du programme de construction navale? Quels genres d'emplois sont créés? En quoi le domaine de la construction navale a-t-il changé au cours des dernières décennies? Quel est l'enjeu, d'un point de vue tant qualitatif que quantitatif? Quel est le potentiel économique du programme? Comment s'en tireront les entreprises canadiennes, selon vous, dans le cadre du processus d'approvisionnement?

Cam Patrick Finn: Merci beaucoup de la question.

Nos collègues d'Innovation, Sciences et Développement économique Canada pourraient probablement vous fournir des réponses de haut niveau précises. D'un point de vue économique vraiment général, je peux vous fournir certaines réponses, qui représentent mon point de vue sur les emplois et aussi la disponibilité opérationnelle de la Marine canadienne.

Je me suis occupé de la maintenance des navires pour la Défense nationale pendant 38 ans. La disponibilité de l'industrie au Canada, où nos navires sont connus et où se trouve notre chaîne d'approvisionnement, est un facteur très important dans le cadre du travail que nous faisons. Pour nous, l'exemple même de cet état de fait, c'est probablement les frégates canadiennes de patrouille. Elles ont fourni, du point de vue du programme de construction au Canada, des emplois et du travail à long terme pour les Canadiens et les entreprises canadiennes. Le processus a aussi fourni des occasions d'exportation aux entreprises canadiennes, qui, initialement, ont travaillé sur les frégates et qui sont depuis devenues des chefs de file mondiaux des systèmes de contrôle intégrés de plateformes et d'autres systèmes de cette nature.

D'un point de vue du budget de la Défense et sur le plan opérationnel, je dirais aussi qu'avoir ces capacités au Canada garantit que nous pourrions vraiment les maintenir et les mettre à niveau. On parle ici d'une immense capacité.

Quant à votre question sur la construction navale, le fait de permettre ce soutien en service, même si c'est différent de la construction... La construction et la construction continue des navires, la coordination de leurs systèmes et de leur intégration est vraiment le facteur habilitant pour l'industrie navale canadienne. C'est ce qui nous a fourni cette capacité à long terme. Le fait de posséder cette capacité ici même au pays est la raison pour laquelle j'ai toujours été favorable aux activités de construction au Canada, pas seulement en tant que fier Canadien, mais en tant qu'intervenant qui doit soutenir les navires et les sous-marins, entre autres. Si je devais comparer cette situation à nos efforts pour soutenir les sous-marins de la classe Victoria, heureusement, je vois là une capacité qui a vraiment été dénigrée. Ce sont de très bons sous-marins dont nous avons doté le Canada, mais nous l'avons fait sans chaîne d'approvisionnement et, en fait, sans les connaissances et l'expertise nécessaires pour fournir le soutien nécessaire. Franchement, il nous a fallu 10 ans seulement pour être bien organisés, et c'est leur capacité et leur réputation qui en a payé le prix.

Pour la Marine, le programme Construire au Canada fournit des avantages opérationnels et économiques à long terme. Il permet l'immense capacité que nous avons constatée dans de nombreuses entreprises. Je pourrais nommer un certain nombre d'entreprises qui ont mis à profit la possibilité d'aider la Marine canadienne et de trouver du travail à l'étranger.

Mme Lisa Campbell: J'ajouterai que, même s'il s'agit d'un processus industriel, c'est aussi une histoire humaine. Les navires de combat sont construits sur la côte de l'Atlantique. Sur la côte du Pacifique, on construit les vaisseaux non destinés au combat pour la Garde côtière. Partout au pays, on réalise tous les travaux de soutien en service, comme M. Finn l'a mentionné. De 2012 à 2015, 492 fournisseurs ont reçu pour 1,3 milliard de dollars en contrats, y compris des fournisseurs autochtones et des petites et moyennes entreprises. Il y a une entreprise à Terre-Neuve qui a été mise sur pied par un couple marié qui se spécialise dans la modélisation 3D. La taille de l'entreprise a quadruplé, et elle offre maintenant ses services à Vancouver Shipyards en plus de commencer à remporter des contrats à l'échelle internationale. C'est le genre d'histoires captivantes qu'on peut raconter.

Monsieur le président, lorsque nous nous sommes rencontrés à Vancouver, j'ai eu l'occasion de visiter l'Institut de technologie de la Colombie-Britannique et de parler aux étudiants là-bas et de leur dire que nous avions besoin d'eux. J'ai rencontré une jeune femme qui a étudié pendant quatre ans pour devenir réparatrice de bateau. Elle a passé la moitié de son temps à l'école, et l'autre moitié, sur le chantier. Il y a de très bonnes histoires de croissance, mais, à de nombreux égards, c'est comme une entreprise en démarrage, qui doit surmonter tous les problèmes de croissance que vous voyez.

• (1125)

M. Sven Spengemann: Merci beaucoup.

J'aimerais poser une question de suivi sur le programme de remise en état et de prolongation de la vie utile des frégates de la classe Halifax. En fait, j'aimerais parler précisément du fait que la Nouvelle-Zélande a manifesté de l'intérêt et a communiqué avec nous au sujet de la possible mise à niveau de ses frégates.

Quel est le potentiel de ce projet selon vous? Qu'est-ce que le gouvernement peut faire pour en accroître la portée et joindre d'autres partenaires et clients potentiels dans le monde entier?

Cam Patrick Finn: Dans le domaine de la construction navale en particulier — c'est probablement le cas dans tous les secteurs manufacturiers, mais je connais plus le domaine de la construction navale —, ce que nous appelons le carnet de commandes qui permet des économies d'échelle... En d'autres mots, plus on construit souvent le même navire, plus on construit de navires, plus on s'améliore et plus on peut réduire les coûts. Lorsque nous avons construit les frégates de patrouille canadiennes, le neuvième navire construit a coûté environ moitié moins que le premier.

Ce qui se produit avec la Nouvelle-Zélande, c'est qu'elle arrive juste au bon moment; nous avons modernisé 12 de nos navires, en fait, les Néo-Zélandais aimeraient qu'on leur envoie le 13^e et le 14^e. C'est révélateur de l'occasion à saisir. Nous discutons souvent avec de nombreuses personnes du fait d'acheter à l'étranger et de la raison pour laquelle d'autres administrations savent mieux construire des navires. C'est simplement qu'elles ont construit des navires plus récemment. Selon moi, ce qui est arrivé avec Lockheed Martin et, dans ce cas-ci, avec Vancouver Shipyards, par rapport à la Nouvelle-Zélande, c'est que les deux navires mis à niveau sont identiques aux navires qui ont été construits en Australie. Si je ne m'abuse, les Australiens en ont huit. Ils les ont modernisés eux aussi.

Le fait que la Nouvelle-Zélande s'est tournée vers le Canada et pas l'Australie en dit long sur l'industrie canadienne : la complexité, les résultats, ce qui s'est produit. On installera pas mal le même système de gestion de combat. La Nouvelle-Zélande conservera des capteurs différents, alors certaines modifications sont requises à ce niveau. Comme ma collègue l'a dit, je crois que c'est révélateur du genre d'impulsion initiale dont on parle.

À mesure que les choses avancent et pour chacune de ces classes de navires, il y a un potentiel, et d'autres alliés nous disent que nous avons payé pour les applications techniques exceptionnelles, payé pour la conception, et qu'ils veulent arriver au bout du processus pour en profiter. Je crois que les travaux réalisés pour la Nouvelle-Zélande sont parfaits à cet égard. Je crois que le ministre a parlé à son collègue néo-zélandais.

La Défense nationale fournira une certaine expertise en ce qui a trait à l'assurance de la qualité. C'est assez habituel, avec nos alliés proches, de travailler dans le pays de l'autre. Nous communiquons, entre gouvernements et entre marines. L'amiral Lloyd a récemment visité la Nouvelle-Zélande pour s'assurer, au nom du Canada et de

notre industrie, que les Néo-Zélandais comprennent bien que nous souhaitons leur réussite.

Le président: Nous devons y aller. Je vous prie de patienter et de vous prendre un bon café. Nous vous en serions très reconnaissants, parce que nous ne pouvons pas vous recevoir à un autre moment.

Merci beaucoup.

• (1125)

(Pause)

• (1205)

Le président: Reprenons, mesdames et messieurs.

Je cède maintenant la parole à M. Bezan pour qu'il puisse poser ses questions.

M. James Bezan: Monsieur le président, c'est malheureux que nous ayons dû interrompre la réunion du Comité aujourd'hui vu la limite imposée au débat et aux discussions dans la Chambre concernant le vote qui a été imposé par les libéraux. Le moins qu'on puisse dire, c'est que c'est malheureux, mais je suis heureux que l'amiral Finn et Mme Campbell soient de retour en face de nous.

Je veux parler de deux ou trois choses liées aux contrats actuels qui ont provoqué une certaine préoccupation dans les médias.

La première concerne l'interdiction de divulgation — la clause qui est intégrée dans le contrat des navires de combat —, qui fait en sorte que, au bout du compte, Irving a le dernier mot quant à savoir si les gens qui présentent des soumissions, les entrepreneurs ou les sous-traitants peuvent parler aux médias ou aux universitaires. Même si une précision a été publiée par le gouvernement, Dave Perry a dit ce qui suit :

Je ne comprends pas en quoi il pourrait s'agir d'un malentendu : « Vous ne devez pas en parler en public ». C'est une tentative pour soustraire le concours aux manchettes.

Si on impose ce type d'interdiction de divulgation dans l'appel d'offres touchant la conception des futurs navires de combat de la Marine royale canadienne, de quelle façon pourrions-nous savoir que la Marine obtient le meilleur navire possible et que les contribuables en obtiennent le plus pour leur argent? Avec une telle interdiction de divulgation, de quelle façon les universitaires, les experts de la défense et le grand public peuvent-ils savoir que le concours était vraiment équitable, ouvert et transparent?

• (1210)

Mme Lisa Campbell: La clause sur les communications et les avis — c'est ce dont on parle — a été modifiée afin que la seule restriction applicable concerne le fait que les intervenants ne peuvent pas faire des déclarations publiques au sujet du résultat du processus de demande de propositions tant que le Canada n'en a pas fait l'annonce officielle. Je dois dire que la clause qui a suscité certaines préoccupations au sein de l'industrie visait en fait à garantir que les fournisseurs soumissionnaires interagissent directement avec le Canada et l'entrepreneur principal. L'objectif n'était pas de miner la liberté d'expression ou le droit à la publicité. Nous sommes tout à fait favorables à cela. Nous savons que c'est un aspect important des affaires.

Ce que nous tentons vraiment de protéger, c'est l'intégrité du processus d'approvisionnement, et nous tentons de nous assurer qu'il ne sera pas altéré, puisque nous sommes au milieu du processus d'évaluation des soumissions. Le Canada et Irving sont déterminés à réaliser un processus équitable, ouvert et transparent et à communiquer ouvertement avec les soumissionnaires. En fait, nous communiquons souvent individuellement avec des intervenants de toute la chaîne d'approvisionnement. Nous avons consulté l'industrie et les associations industrielles et nous sommes convaincus que tous les intervenants acceptent l'arrangement actuel.

M. James Bezan: Pour ce qui est des appels qui sont publiés actuellement, les demandes de propositions pour le soutien en service des navires de patrouille extracôtiers de l'Arctique et les navires de soutien interarmées, dans votre témoignage, madame Campbell, vous avez fait allusion aux problèmes de perception, qui découlent de la soumission de Irving-BAE et la coentreprise qu'ils mettent de l'avant.

De quelle façon pouvez-vous garantir non seulement aux contribuables, mais aussi aux parlementaires, que BAE ne bénéficie pas de passe-droit relativement à sa soumission liée au contrat visant la conception des navires de combat?

Mme Lisa Campbell: Monsieur le président, comme je l'ai dit dans ma déclaration, Irving a mentionné rapidement la situation au gouvernement du Canada. La situation a aussi été communiquée à tous les soumissionnaires. Il y a des équipes d'évaluation des soumissions distinctes. Nous avons des surveillants de l'équité dans le cadre des deux processus d'approvisionnement.

Comme je l'ai aussi dit, notre objectif est de maximiser la compétition et l'innovation. Il y a un groupe assez restreint de fournisseurs et, franchement, dans le cadre d'une telle industrie, vous constaterez qu'il y a toujours des relations entre les fournisseurs. C'est chose courante. Nous sommes habitués de voir ce genre de partenariats dans le secteur de la défense, mais aussi dans d'autres secteurs, où il y a de grandes entreprises qui font l'acquisition d'autres entreprises ou qui créent des alliances. C'est une caractéristique habituelle dans le cadre des processus d'approvisionnement. C'est quelque chose que nous voyons souvent, et nous surveillons ces choses de près afin de nous assurer qu'il n'y ait pas d'impact sur le processus d'approvisionnement.

L'autre chose, c'est que le gouvernement du Canada participe de très près au processus. D'une certaine façon, nous codirigeons tous les aspects de l'évaluation, et, au bout du compte, c'est nous qui choisirons le soumissionnaire retenu.

M. James Bezan: L'un des objectifs sous-jacents de la Stratégie nationale de construction navale, c'était de rajeunir notre industrie de construction navale et de créer des emplois partout au pays. L'un des avantages d'Irving et de Seaspan, c'est que leurs installations se trouvent dans les ports situés juste à côté de nos bases. De quelle façon pouvez-vous vous assurer que d'autres entreprises ne sont pas désavantagées, comme St. Catharines ou la Davie?

Mme Lisa Campbell: Comme je l'ai mentionné dans ma déclaration, la concurrence fait partie intégrante de la stratégie de construction navale et elle est maintenue durant tout le processus. Les deux principaux chantiers en activité passent continuellement des contrats. Par défaut, le processus concurrentiel est pancanadien. Nous assurons le contrôle pour veiller à ce que tout soit fait de façon équitable, ouverte et transparente. Nous avons aussi découvert qu'il y a une demande partout au pays. Nous voyons et faisons un suivi de contrats conclus avec des entreprises au beau milieu du pays; et il y a littéralement des contrats attribués à des entreprises de la côte de

l'Atlantique pour des travaux qui sont réalisés sur la côte du Pacifique. La demande est tellement forte que nous constatons que des entreprises de tout le pays participent.

Je dois aussi mentionner que, dans le cadre de nos activités d'extension avec l'industrie, nous discutons régulièrement avec les intervenants de la chaîne d'approvisionnement à partir de nos bureaux régionaux de partout au pays. J'organise des tables rondes au sujet de la défense et je demande aux entreprises : « Comment vont les choses? Avez-vous du travail? Est-ce facile de trouver du travail? Quels sont les obstacles que vous rencontrez? » Nous nous assurons d'obtenir directement leurs commentaires et nous n'interagissons pas uniquement avec les principaux chantiers.

Voulez-vous ajouter quelque chose?

Cam Patrick Finn: Si vous me permettez, rapidement, j'aimerais ajouter que, lorsque nous avons mis sur pied la Stratégie nationale de construction navale, vous vous souviendrez qu'elle incluait un certain nombre de domaines de travail, alors, oui, il y a eu une compétition pour les deux principaux secteurs de travail. Pour ce qui est des petits navires, bien sûr, les deux chantiers qui ont été sélectionnés ne peuvent plus soumissionner dans le cadre de ce concours, tout comme les chantiers affiliés. De plus, la demande concernant le soutien en service a été lancée à toute l'industrie navale afin que l'on puisse voir qui pourrait soumissionner. C'est inhabituel pour eux... Au moment du concours initial, les soumissionnaires retenus ont compris qu'il y avait des domaines de travail auxquels ils n'avaient pas accès ou relativement auxquels ils devaient participer au processus concurrentiel.

• (1215)

Le président: Il vous reste 15 secondes.

M. James Bezan: J'ai une question rapide à poser.

Le président: Bien sûr.

M. James Bezan: Nous avons accueilli des témoins qui nous ont dit que nous ne devrions peut-être pas produire tous les navires de combat d'un coup parce que la technologie change, surtout lorsqu'on tient compte du temps qu'il faut pour construire ces navires. A-t-on réfléchi à la possibilité de ne pas s'en tenir à une seule coque, et au besoin, de miser le plus possible sur le caractère modulaire des éléments, afin de s'assurer que la Marine royale canadienne a accès à l'équipement et aux outils à bord dont elle a besoin pour faire le travail qu'on lui demande de faire?

Cam Patrick Finn: Nous discutons avec la Marine et nos collègues de Services publics et Approvisionnement Canada pour envisager ce que nous appelons une stratégie par lots. Dans l'histoire de la Marine canadienne, nous n'avons jamais acheté... Même dans le cas des frégates de patrouille canadiennes, il y avait deux contrats pour six navires chacun, et les navires devaient être produits à temps pour qu'il soit possible de tirer profit du travail fait sur les premiers. C'est le genre de travail que nous faisons durant la prochaine phase de définition. Quelle est la bonne approche? Quel est le bon nombre? On constate que tous nos alliés ont tendance à procéder de la même façon, les Britanniques, avec leurs navires de type 26, et les Américains, avec leurs navires aussi. L'idée est la même, et c'est d'en faire assez pour bénéficier de certaines économies d'échelle. Cependant, comme vous le dites, il faut aussi tenir compte du temps qui passe, et c'est vraiment ce que nous tentons de faire dans le cadre de la stratégie. Nous tentons de construire des navires pour 2040 et après. La vraie réussite, ce n'est pas de cerner chaque navire que nous allons construire, c'est de réussir à construire continuellement des navires durant toute la période, monsieur.

Le président: Merci.

Monsieur Garrison, la parole est à vous.

M. Randall Garrison (Esquimalt—Saanich—Sooke, NPD): Je remercie les témoins de leur patience à notre égard aujourd'hui.

Les membres du Comité savent que j'ai formulé certaines de mes préoccupations concernant le soutien dans le cadre de la Stratégie de construction navale et ce que cela signifie. Selon moi, quelque chose a changé dans la nature de la stratégie. Dans un premier temps, il y avait un nombre plancher, c'est-à-dire le nombre minimal de navires nécessaires pour combler les lacunes en matière de capacité, et c'est devenu un genre de plafond. Actuellement, on en parle toujours comme étant le nombre maximal de navires qui seront bâtis. Deuxièmement, je crois qu'on est passé d'un nombre de navires fournissant certaines capacités à un montant d'argent et ce qu'il permet de se procurer. La troisième chose qui a changé, c'est que, initialement, les échéanciers étaient fondés sur les lacunes en matière de capacité qu'il fallait combler, et ils sont maintenant fondés sur le moment où les fonds seront disponibles.

Ce sont mes préoccupations générales, et j'aimerais savoir sur quelle stratégie de construction navale vous travaillez.

Mme Lisa Campbell: Si vous me le permettez, je vais répondre en premier.

Le gouvernement a réaffirmé son engagement à l'égard de la Stratégie nationale de construction navale, et nous continuons d'appliquer les principes initiaux. Cependant, nous apportons des améliorations au processus. Nous renforçons la gouvernance. Nous améliorons les estimations des coûts, parce que certaines des premières estimations des coûts n'étaient fondées sur aucune donnée, et des navires n'avaient pas encore été construits. On apprend beaucoup durant la construction du premier lot de navires. On apprend combien de temps il faudra, quels sont les problèmes liés à la conception et là où des gains d'efficacité sont possibles. Nous avons maintenant beaucoup plus de données qui nous aideront à améliorer l'établissement des coûts dans les chantiers.

Nous avons aussi accès, grâce aux tierces parties que nous avons mobilisées, à beaucoup de bonnes données probantes au sujet de la productivité des chantiers, et nous savons qu'ils ont en fait la capacité industrielle voulue pour produire ces navires. Le nombre de navires n'a pas changé du tout. Ces capacités sont encore requises. Au contraire, nous cernons de nouveaux besoins et déterminons de quelle façon y répondre...

M. Randall Garrison: La stratégie, c'est le nombre de navires.

Mme Lisa Campbell: Les demandes initiales sont encore là et elles concernent encore le même nombre de navires à construire. Cependant, nous constatons qu'il y a de nouveaux besoins et nous tentons d'y répondre de façon à permettre la continuité des travaux de construction. C'est ce que nous tentons toujours de faire. Lorsque nous gérons ces projets, nous tentons de veiller à ce que les travaux se poursuivent de façon continue dans les chantiers afin d'éviter un cycle d'expansion et de ralentissement, et nous prévoyons les travaux des années d'avance. C'est notre objectif tandis que nous supervisons le processus.

Cam Patrick Finn: Si vous me permettez, j'aimerais préciser que la stratégie sur laquelle nous travaillons, c'est la recapitalisation de la Marine et de la Garde côtière.

Oui, il y a un certain nombre de navires actuellement. Ce sont les navires qui ont été prévus dans le contrat. Ce qui adviendra ensuite continue de faire l'objet d'un dialogue ouvert : quelles seront les menaces futures? Que faudra-t-il faire?

Nous disons qu'il faut construire quand l'argent est disponible. En ce qui concerne le crédit 5 des dépenses en capital, en fait, nous affectons les fonds quand nous en avons besoin. Nous réaffectons des fonds dans certains domaines parce que les choses ne vont pas aussi vite que nous le voudrions. C'est tout à fait vrai. Si nous pouvions accélérer certaines choses... C'est ce que nous tentons de faire.

Comme je l'ai dit tantôt au sujet des groupes de navires, même lorsqu'il est question des navires de combat canadiens, la vraie question — et c'est déjà celle qu'on se posait lorsqu'on a commencé à travailler sur la stratégie en 2008 —, ce n'est pas seulement de savoir ce que nous allons faire d'ici 2040, mais ce qu'on fera ensuite. C'est ce que nous tentons de créer, une vraie capacité canadienne et une capacité appropriée pour continuer à soutenir la Marine et la Garde côtière pour les décennies à venir.

● (1220)

M. Randall Garrison: Merci. Vos réponses sont rassurantes.

J'ai posé deux questions sur d'autres tribunes, et, les deux fois, on m'a recommandé à vous. J'ai posé la première durant une réunion du comité de l'industrie au sujet de la capacité des plus petits chantiers navals de participer aux gros contrats. Je sais que vous avez été très clair en abordant la question selon l'autre optique, mais si Seaspan choisit d'impartir certains des travaux, quelque chose empêche-t-il les petits chantiers navals de participer aux travaux dans le cadre de ces gros contrats?

Mme Lisa Campbell: Pas du tout. En fait, ce que nous constatons, c'est que les deux principaux chantiers font du travail d'extension et créent des relations avec des fournisseurs au Canada et à l'étranger. Nous les encourageons à le faire. Nous les encourageons à se tourner vers l'industrie canadienne et, franchement, c'est dans leur intérêt à long terme. Puisqu'ils ont devant eux des programmes de travaux à long terme assortis d'un certain niveau de certitude, ils veulent une chaîne d'approvisionnement fiable sur laquelle ils pourront compter.

Ils doivent aussi respecter leurs obligations en matière de retombées industrielles et technologiques, alors nous constatons que, dès qu'ils ont l'occasion de le faire, c'est la voie qu'ils empruntent.

Cam Patrick Finn: On parle des petites et moyennes entreprises, que ce soit des chantiers navals ou d'autres types d'entreprise. Par exemple, sur la côte du Pacifique, Seaspan a choisi de ne pas fabriquer de tronçon de tuyauterie ou de pièce de tuyauterie sur place. L'entreprise a imparti ce travail, alors elle cherche dans toute la chaîne d'approvisionnement afin de trouver la façon la plus efficace pour elle de tout réunir ce dont elle a besoin.

M. Randall Garrison: L'autre question que j'ai posée au général Vance concernait les préoccupations liées aux contrats de soutien en service et de maintenance régulière au sein des Forces canadiennes. J'ai demandé si une étude avait été réalisée sur les répercussions liées au fait que des entreprises privées assurent ces fonctions de maintenance lorsque vient le temps d'assurer la disponibilité opérationnelle des Forces canadiennes et en ce qui concerne des questions liées à la sécurité. A-t-on réalisé une telle étude et, dans l'affirmative, pourriez-vous nous la fournir?

Cam Patrick Finn: Je ne crois pas qu'une étude précise a été réalisée, mais je peux peut-être vous fournir un peu des renseignements contextuels.

En ce qui a trait au recours à l'industrie pour fournir du soutien, la façon dont nous avons traditionnellement fait les choses, c'est de définir des niveaux de maintenance. Les marins à bord des navires s'occupent de la maintenance de premier niveau. Je crois que vous aviez déjà posé des questions au sujet de nos installations de maintenance de la flotte de deuxième niveau. Depuis des décennies — au cours des 40 dernières années durant lesquelles je me suis occupé de ce dossier et bien avant —, l'industrie a toujours participé à la maintenance des navires.

Ce qu'il faut comprendre ici, c'est qu'on a souvent la perception que nous changeons notre approche en ayant recours à l'industrie, mais c'est l'industrie qui, en fait, conçoit, construit et fournit l'équipement. C'est elle qui possède les connaissances approfondies et la propriété intellectuelle.

Nous continuons à nous tourner vers l'industrie comme nous l'avons toujours fait. Ce qui change un peu, c'est la question des niveaux de maintenance. C'est un peu comme pour les véhicules. Avant, nous faisons certains travaux à la maison, puis nous nous tournons vers le garage local, et, ensuite, vers le concessionnaire. Très souvent, maintenant, les gens se tourment directement vers le concessionnaire. On note une tendance un peu similaire du côté de l'équipement militaire.

Nous tentons de miser sur l'industrie, qui doit s'acquitter de ces travaux de maintenance lourds. Nous tentons d'avoir recours à des intervenants de l'industrie afin qu'ils puissent procéder à un certain transfert de connaissances et qu'ils travaillent directement dans nos installations de maintenance de la flotte — et c'est la même chose pour la Force aérienne et l'Armée — afin que nos installations de maintenance de la flotte continuent de respecter la capacité stratégique.

Nous n'avons pas réfléchi à la question du point de vue de la sécurité ni d'autres points de vue parce que les choses ont toujours été faites de cette façon. L'industrie participera toujours. En fait, les intervenants de l'industrie possèdent plus de connaissances que nous. Nous tentons de les intégrer afin de garantir que nos installations de maintenance de la flotte continuent d'être un actif stratégique important.

M. Randall Garrison: Selon moi, c'est préoccupant, tant du côté des coûts que du côté de la capacité qu'a la Marine de se maintenir. Si les entreprises ferment leurs portes, vous aurez un problème.

L'autre préoccupation concerne les entreprises non canadiennes. Les Britanniques ont eu ce genre de problème, à l'occasion, lorsque des permis d'exportation ont été refusés relativement à des marchandises dont ils avaient besoin et qui étaient disponibles dans un autre pays européen. Si, dans certains cas, nous donnons des contrats à des entreprises étrangères, nous pourrions avoir le même genre de problèmes à l'avenir en ce qui concerne notre capacité d'agir de façon indépendante.

Mme Lisa Campbell: De plus en plus, nous constatons que le soutien en service et la maintenance sont des activités qui concernent des systèmes complexes que nous intégrons dans les plateformes, que ce soit au sein de la Marine, de l'Armée ou de la Force aérienne. En tant qu'acheteur public, nous ne voulons pas être lié à un FEO, qui, soit nous surfacturera, soit ne sera plus là lorsque nous aurons besoin d'apporter des modifications à l'avenir.

Au début du processus contractuel, nous mettons principalement l'accent sur des choses comme la propriété intellectuelle, soit en devenant propriétaire, soit en faisant preuve de modération en ce qui concerne la propriété — le fait d'avoir une licence et un droit d'accès — afin que, à l'avenir, nous puissions réaliser un nouveau

processus concurrentiel, avoir le choix ou opter pour l'innovation sans être lié à un fournisseur précis.

Nous parlons actuellement avec des intervenants de l'industrie à ce sujet, parce qu'ils nous ont dit que c'est un point sensible. Ce l'est pour nous aussi. Nous travaillons sur certaines lignes directrices de base pour un pays de la taille du Canada. Il nous faut du choix et une marge de manoeuvre, et c'est aussi étroitement lié à l'innovation. Si nous voulons nous assurer de continuer à avoir accès aux éléments clés de propriété intellectuelle au pays — de façon à ce que nous puissions maintenir nos navires et aider les entreprises à croître et à se joindre à la chaîne d'approvisionnement —, nous devons mettre l'accent sur ce genre de choses.

● (1225)

Cam Patrick Finn: La stratégie en tant que telle, qui consiste à construire au Canada, vise en fait à réduire, justement, ce risque. Si nous devons nous tourner vers l'étranger pour obtenir ces biens — et c'est ce qui se passe pour d'autres aspects de l'équipement militaire — nous serions complètement à la merci des licences d'exportation et de ce genre de choses. En ramenant tout ça au Canada, nous tentons d'atténuer une partie de ce risque.

M. Randall Garrison: Merci beaucoup.

Le président: Madame Romanado, la parole est à vous.

Mme Sherry Romanado (Longueuil—Charles-LeMoine, Lib.): Merci, monsieur le président.

[Français]

Merci beaucoup, contre-amiral Finn et madame Campbell. C'est toujours un plaisir de vous recevoir.

[Traduction]

Je veux parler rapidement des délais prévus pour les dépenses en immobilisations.

Le temps qu'il faut pour passer de l'énoncé des besoins à l'aptitude au combat, en passant par la DP, la sélection et l'acquisition, pourrait, évidemment, selon ce qu'on achète, être très long.

Vu l'importance de la capacité de protéger notre souveraineté dans l'Arctique et vu les — je ne veux pas parler d'erreurs — leçons tirées du passé en ce qui a trait aux sous-marins de classe Victoria, réfléchissons-nous déjà au remplacement de ces sous-marins par des sous-marins nucléaires? Dans l'affirmative, pouvez-vous nous dire combien de temps un tel processus pourrait durer?

Évidemment, les sous-marins devront être remplacés. Je ne sais pas exactement s'ils seront remplacés par des sous-marins nucléaires, mais, vu le besoin, combien de temps d'avance faudrait-il commencer à se préparer et à prendre des décisions pour préserver ces capacités?

Cam Patrick Finn: Pour ce qui est des capacités et des capacités futures, je ne suis vraiment pas la personne à qui il faut poser ces questions. Ce sont des questions à poser au vice-chef, au chef du développement des forces ou à d'autres intervenants.

D'expérience — puisque j'ai déjà participé deux ou trois fois à des réflexions sur les sous-marins nucléaires au Canada —, je dirais qu'il s'agit d'un processus très complexe et majeur. J'ai participé à un tel examen il y a quelques décennies et je suis parti en mer dans des sous-marins britanniques, français et américains. On parle d'un processus très dispendieux et de très grande envergure.

En tant que pays, bien sûr, nous possédons une industrie nucléaire qui fait en sorte que nous avons un avantage comparativement à d'autres administrations qui se penchent sur la même question, mais on parle d'un processus de très grande envergure. En ce moment, je ne suis au fait d'aucune discussion à ce sujet, mais, en toute justice, c'est une question qu'il serait préférable de poser à notre vice-chef et au commandant de la Marine.

Mme Lisa Campbell: Permettez-moi de dire que vous soulevez un excellent point au sujet du moment où il faut acheter. Une des choses que nous tentons de faire dans le cadre de tous nos processus d'approvisionnement, c'est de définir la durée de vie de la technologie actuelle, qui est éprouvée, et de tenir compte aussi de ce qui se profile à l'horizon, mais qui n'est pas encore rendu à l'étape de la recherche et du développement et qui est associé à beaucoup de risques, afin que, lorsqu'on passera le contrat en tant que tel, le Canada bénéficiera des tout derniers produits sur le marché pour lesquels une chaîne d'approvisionnement est établie, de façon à en avoir le plus possible pour notre argent. C'est un équilibre que nous tentons de trouver, en n'oubliant pas qu'il faut parfois des années pour se rendre à cette étape.

Cam Patrick Finn: Je suis désolé, mais j'aimerais ajouter quelque chose à ce que Mme Campbell a dit au sujet de la technologie.

Lorsqu'on regarde partout dans le monde, les technologies sous-marines et les percées dans le domaine de la propulsion anaérobie par piles à combustible, il se passe beaucoup de choses dans ce domaine, et ces percées pourraient servir à l'avenir, si ce n'est pas sous la glace, du moins à la limite des glaces et à d'autres endroits du genre.

C'est le genre de dossiers que nous suivons de près. Je ne suis pas sûr des intentions, mais ces nouveautés ont un impact majeur sur les sous-marins non nucléaires.

Mme Sherry Romanado: Madame Campbell, vous avez mentionné avoir visité l'ITCB. Dans une ancienne vie, j'ai travaillé dans le secteur des études supérieures.

Quelle est l'importance de travailler en collaboration avec, par exemple, des universités qui misent beaucoup sur la recherche pour prévoir la prochaine génération de technologie dont nous pourrions avoir besoin et favoriser les activités de recherche dont nous pourrions avoir besoin à l'avenir?

Je sais que c'est quelqu'un d'autre à l'extérieur de votre portefeuille qui cerne les capacités, mais je parle de soutenir et de tirer profit de nos excellentes ressources intellectuelles canadiennes dans les universités fort actives dans le domaine de la recherche afin qu'elles cernent les prochaines choses dont nous pourrions avoir besoin, de façon que nous puissions les fabriquer directement ici, au Canada.

Mme Lisa Campbell: C'est une excellente question.

Il y a trois choses que j'aimerais souligner. Premièrement, Innovation, Science et Développement économique Canada examine actuellement les principales capacités industrielles au Canada. Le ministère a embauché une entreprise, Avascent, pour l'aider à cerner les forces actuelles du Canada de façon à ce que, lorsque nous concluons ces contrats majeurs, nous puissions soutenir certaines choses qui sont déjà en place.

De plus, au sein de notre ministère, nous réalisons le programme d'innovation Construire au Canada. Même si ce n'est pas un programme majeur, c'est un outil puissant. Il permet d'associer des technologies précommerciales novatrices avec des ministères du gouvernement. Ce programme a beaucoup de succès. Le ministère de la Défense nationale et le Conseil national de recherches du

Canada sont nos plus gros clients; il y a aussi Environnement Canada. Ce que nous constatons, c'est qu'ils en veulent plus... Pour eux, c'est fabuleux.

Je dirais aussi que nous recevons beaucoup de propositions non sollicitées. Historiquement, notre ministère a dit qu'il ne voulait pas recevoir des propositions non sollicitées. En fait, maintenant, nous avons adopté un point de vue un peu plus nuancé. Après tout, c'est la créativité des entreprises et de la publicité, mais on trouve aussi parfois dans le lot des solutions opérationnelles à des problèmes dont nous ignorions encore l'existence ou encore des solutions opérationnelles liées à des choses que nous ne faisons peut-être pas de la façon la plus efficace actuellement. Nous sommes très ouverts à ce genre de choses. Nous réalisons des activités de mobilisation de l'industrie pas seulement dans le cadre d'activités d'approvisionnement précises, mais aussi de façon générale.

La dernière chose que je voudrais mentionner, c'est que, en plus du fait que les chantiers maritimes doivent croître, notre personnel responsable de l'approvisionnement a lui aussi dû croître et se spécialiser dans le domaine, alors nous allons doubler et probablement tripler notre effectif chargé de l'approvisionnement maritime au cours des deux ou trois prochaines années. Nous venons de produire une affiche pour embaucher de nouvelles recrues, et je suis heureuse de vous apprendre que nous avons reçu 1 700 demandes de partout au pays. Nous avons mis un accent spécial sur 14 universités et collèges. Les gens sont très excités à l'idée de se joindre à notre effectif responsable de l'approvisionnement.

• (1230)

Cam Patrick Finn: Si vous me permettez une précision, pour ce qui est de l'innovation, bien sûr, notre ministre, M. Sajjan, s'intéresse beaucoup à cette question, qui est un élément clé de l'examen de la politique de défense. Il nous a poussés à examiner de quelle façon nous pouvons miser davantage sur l'innovation en travaillant en collaboration — comme on l'a indiqué — avec Innovation, Sciences et Développement économique, mais aussi dans le cadre de toutes les tables rondes. Il nous a aussi incités à examiner les différents modèles à l'étranger, comme la DARPA aux États-Unis et des modèles dans d'autres régions que nous pouvons utiliser au pays et approfondir, pas seulement pour innover du point de vue des menaces futures et de tout ce qui se passe, mais aussi en fonction de ce qu'on a vu dans le passé relativement aux navires qu'on pourrait aussi exporter.

Mme Sherry Romanado: Pour ce qui est de l'atténuation des risques, y a-t-il un pourcentage maximal des contrats qu'un seul fournisseur peut obtenir dans l'éventualité où il ferait faillite? Du point de vue de l'atténuation des risques, y a-t-il un pourcentage?

Mme Lisa Campbell: Dans le cadre des deux programmes de travail, les navires de combat et les navires non destinés au combat, on ne parle pas vraiment de contrats; il s'agit plutôt d'accords-cadres. Pour ce qui est de la structure des accords, il s'agit essentiellement d'une promesse du gouvernement du Canada que des travaux seront réalisés dans ces chantiers. Il y a cependant des mécanismes de sortie liés au rendement. En d'autres mots, si le Canada ne reçoit pas ce qu'il veut à temps et conformément aux budgets convenus, le Canada peut se retirer.

À mesure que les travaux avancent, des contrats sont passés, au besoin, et ils concernent des tâches précises. Le Canada continue de tenir les cordons de la bourse. Un aspect important de la Stratégie nationale de construction navale — comme M. Finn et moi l'avons dit tantôt —, c'est que ces deux principaux chantiers ont assez de travail à faire pour travailler sans interruption pendant longtemps, mais une bonne partie du reste des travaux sont délibérément répartis un peu partout au pays et, dans certains cas, à l'étranger. Encore une fois, l'objectif, c'est de permettre la remise sur pied de toute l'industrie navale.

Pour ce qui est de la répartition des risques, cependant, et du partage des risques dans les contrats, c'est un dossier que nous examinons de près avec l'industrie pour nous assurer que nous ne payons pas pour des imprévus dont nous savons qu'ils ne se concrétiseront jamais, ce qui aurait pour effet de rendre nos contrats indûment dispendieux. Nous abordons de plus en plus la question de la répartition des risques avec l'industrie et nous procédons de façon logique. Lorsqu'il est moins dispendieux pour nous d'assumer les risques en raison de nos assurances ou pour une question de durabilité à long terme, nous le faisons. Dans d'autres cas, l'industrie paie sa part.

Mme Sherry Romanado: Merci.

Le président: Vu le temps qu'il nous reste, nous allons entreprendre une deuxième série de questions. Il y a assez de temps pour que tout le monde ait son tour avant la fin de la réunion, si, bien sûr, nous sommes tous disciplinés.

Monsieur Fisher, la parole est à vous pour cinq minutes.

M. Darren Fisher (Dartmouth—Cole Harbour, Lib.): Merci à vous tous d'être là. J'apprécie votre expertise et tous les renseignements que vous nous avez fournis aujourd'hui.

Je vais m'efforcer d'être bref. Je veux parler rapidement des frégates de la classe Halifax. On dirait bien que leur remise en état, leur modernisation, est une grande réussite.

J'essaie de comprendre : je crois savoir que la frégate a été remise en état afin de pouvoir aussi servir de destroyer. Je simplifie peut-être exagérément les choses, mais j'imagine que la fonction de commandement et de contrôle permet à cette frégate de jouer un tel rôle.

Je me demande : est-ce unique? Considère-t-on cette situation comme une capacité hybride au sein de l'industrie? Je me demande s'il y a déjà eu une frégate déployée à cette fin, disons, pour assumer le rôle d'un destroyer. Encore une fois, je ne connais pas les tenants et aboutissants historiques dans ce dossier, mais cela me semble être quelque chose de nouveau et de peut-être unique au processus de remise en état.

• (1235)

Cam Patrick Finn: Il y a une génération, les différences de taille et de puissance de feu entre une frégate et un destroyer étaient très marquées. De nos jours, les deux navires sont probablement de même taille.

Selon moi, ce qui s'est produit, c'est que nous avons mis hors service nos destroyers de classe Tribal. Les deux capacités qui étaient uniques à ces destroyers au sein de la Marine, c'était le commandement et le contrôle d'un groupe opérationnel et ce que nous appelions la défense aérienne de zones, qui est une capacité de défense antimissile de zone permettant de protéger tous les navires présents.

Il y a eu une évolution dans ces deux domaines, ce qui nous a permis de réaliser certains travaux sur nos frégates de la classe

Halifax. Les capacités nécessaires ont été installées sur les quatre premiers navires. C'est ce dont vous parlez. Nous avons littéralement déplacé les cloisons, déplacé les murs et fait tout ce qu'il faut, et nous avons conçu — je le dis franchement — une capacité de commandement et de contrôle encore meilleure que celle des destroyers. Nous avons complètement modernisé tout ce qui concerne le commandement et le contrôle, et en plus de la capacité de commandement et de contrôle du navire, nous avons intégré au navire une capacité de commandement et de contrôle d'un groupe opérationnel.

Nous avons gardé la capacité de commandement d'un groupe opérationnel canadien, mais nous pouvons aussi inclure une capacité de commandement d'un groupe opérationnel international grâce à la modernisation et au déploiement de ces navires. Fait intéressant, ce n'était pas le plus gros défi. Il faut un équipage beaucoup plus important, parce que les commodores sont entourés d'un important personnel, et nous avons dû faire beaucoup de travaux liés à l'habitabilité, les aires où vivre, se laver et dormir. C'était un défi intéressant. Essentiellement, la Marine avait maintenu et — en fait, à la lumière des premiers commentaires que nous obtenons des navires dans la mer Noire ou ailleurs — amélioré... Elle n'en avait pas nécessairement fait un destroyer, mais elle y avait intégré la capacité de commandement et de contrôle d'un groupe opérationnel, capacité qui, sinon, aurait disparu avec la mise au rancart des destroyers.

Mme Lisa Campbell: Si vous me permettez, j'aimerais ajouter que c'est en fait un très bon exemple de souplesse contractuelle. Je crois que les gens pensent que nous avons mis en place un contrat qui est rigide et définitif, alors que, en fait, c'est tout le contraire. Nous adaptons les contrats et les modifications en fonction des circonstances ou des changements que nous tentons de promouvoir.

Dans ce cas, il y a eu beaucoup d'imprévus dans le cadre des travaux, et nous avons dû rajuster les contrats. Les deux parties ont dû faire preuve de bonne foi, si je puis dire, pour s'assurer de respecter le calendrier et le budget.

M. Darren Fisher: Cela a-t-il aidé à combler la lacune en matière de capacité en raison du fait que ces navires ont les capacités qu'on retrouve dans les deux types de bâtiment et puisqu'il faudra encore attendre de 10 à 12 ans avant d'obtenir nos navires de combat?

Cam Patrick Finn: Il faut prévoir environ une décennie, alors, effectivement, vous avez tout à fait raison. Nous avons créé la structure des 12 navires — l'aménagement des compartiments et de l'espace, le câblage —, mais seulement quatre ont été dotés de la capacité de commandement et de contrôle, puisqu'on en a seulement besoin d'un sur chaque côte. En fait, on peut installer l'équipement dans n'importe quel navire, qui pourrait alors s'acquitter de la tâche. Au moment de la mise au rancart des destroyers, on voulait s'assurer que la Marine, qui travaille sous la guise d'un groupe opérationnel — c'est son mode principal d'opération, comme l'amiral Lloyd pourrait vous l'expliquer bien mieux que moi —, pourrait en fait maintenir cette capacité jusqu'à l'arrivée des premiers navires de combat canadiens.

M. Darren Fisher: Vous avez répondu à M. Spengemann au sujet de l'intérêt que manifeste l'Australie à l'égard de cette modernisation, et je crois que vous avez aussi mentionné la Nouvelle-Zélande. Est-ce peut-être justement en raison de la réussite de ce mode hybride? Le terme est de moi, ce n'est pas vous qui l'avez utilisé. Est-ce la raison pour laquelle elles s'intéressent à notre capacité?

Cam Patrick Finn: Oui, c'est en fait la Nouvelle-Zélande, pas l'Australie.

M. Darren Fisher: D'accord.

Cam Patrick Finn: Je disais simplement que l'Australie a les mêmes navires. C'est en partie pour cette raison, oui. J'avouerai que ça s'inscrit dans le contexte général des travaux que nous avons faits et des capacités qui en ont ressorti. Dans le cas de la marine de la Nouvelle-Zélande, lorsqu'elle a examiné toutes les capacités et regardé partout dans le monde pour voir ce que fait la concurrence, tout ce que nous avons fait en ce qui a trait à la conception et aux applications techniques exceptionnelles, l'intéressait.

M. Darren Fisher: Merci beaucoup.

Monsieur le président, je termine probablement juste au bon moment.

Le président: Vous terminez pile.

Monsieur Godin, la parole est à vous.

[Français]

M. Joël Godin (Portneuf—Jacques-Cartier, PCC): Merci, monsieur le président.

Madame Campbell, monsieur Finn, je vous remercie de vous prêter à l'exercice. Je vous remercie aussi de votre collaboration et de votre compréhension, compte tenu du chambardement d'horaire. C'est cela, la vie de parlementaire. Je pense que vous le comprenez bien.

Je suis député en région rurales. On sait que les contrats d'achat au Canada sont souvent octroyés dans des centres urbains. Je vous explique où je veux en venir. Je voudrais voir avec vous comment cela se passe pour les petits marchés des régions. Avez-vous l'intention d'inclure, dans votre procédure d'achat, l'octroi de contrats dans des petits et moyens marchés?

• (1240)

Mme Lisa Campbell: Je vous remercie.

En fait, les PME obtiennent 40 % des contrats octroyés par le gouvernement fédéral. Le Bureau des petites et moyennes entreprises de Services publics et Approvisionnement Canada couvre 3 000 contacts avec des petites et moyennes entreprises dans l'ensemble du pays.

Quand j'étais à Vancouver, il y a une semaine, j'ai discuté avec une de nos employées qui passe 50 % de son temps dans les petites communautés, précisément pour faciliter l'octroi de contrats aux petites et moyennes entreprises. Pour nous, c'est très important. Nous reconnaissons la base industrielle canadienne. Il y a maintenant 10 ans que nous fournissons des efforts en ce sens, et nous commençons à en voir les effets positifs. Les représentants des compagnies nous disent que c'est plus facile, qu'ils savent comment naviguer.

Par ailleurs, un aspect de notre modernisation consiste à rendre cela plus simple encore. L'idée que ces gens aient à passer des journées entières à remplir un formulaire est inacceptable, à mon avis. Nous voudrions que pour eux, vendre soit très simple, et qu'acheter le soit tout autant pour nous. Cela fait partie de notre modernisation des approvisionnements.

Je vous remercie de la question.

M. Joël Godin: Merci, madame Campbell.

Vous avez dit que les PME obtenaient 40 % des contrats octroyés par le gouvernement fédéral, mais selon moi, ce pourcentage ne s'applique pas nécessairement dans les régions. Comprenez-vous qu'il s'agit de deux catégories différentes?

Un effort est fait pour soutenir les PME au Canada, et c'est très bien, mais quelles mesures prend-on pour que la distribution soit

plus équilibrée et que nos circonscriptions rurales ne soient pas en reste?

L'aspect rural n'est pas péjoratif. Je suis très fier de représenter la circonscription de Portneuf—Jacques-Cartier.

Est-ce que des mécanismes sont mis en oeuvre pour assurer une répartition équilibrée des contrats et, le cas échéant, lesquels?

Il est tout à fait normal que les centres urbains, vu la quantité d'entreprises et la taille de la population qu'on y trouve, aient une part du gâteau, si vous me permettez l'expression. Cependant, je pense que les régions sont très importantes au Canada. Il est nécessaire de les appuyer pour qu'elles aient la possibilité de devenir un jour de grands centres.

Mme Lisa Campbell: Je vous remercie.

Le Bureau des petites et moyennes entreprises met vraiment l'accent sur les milieux ruraux. Il est conscient que, dans les milieux urbains, ce sont souvent les petites et moyennes entreprises plus sophistiquées qui font affaire avec les gouvernements, à tous les niveaux. Les gens du Bureau passent délibérément la plupart de leur temps en région rurale, de façon à rejoindre des personnes qui n'ont pas nécessairement accès à Internet, notamment.

En outre, Innovation, Sciences et Développement économique Canada, dont j'ai parlé plus tôt, voit comment les contrats sont octroyés dans l'ensemble du pays et dans les communautés, surtout en milieu rural, mais aussi dans les milieux urbains.

Merci beaucoup.

M. Joël Godin: Merci, madame Campbell.

Comme vous le savez, la flotte de sous-marins que nous possédons présentement arrive à la fin de sa vie.

Y a-t-il un plan visant à prolonger l'utilisation de ces sous-marins ou y a-t-il un plan destiné à faire des acquisitions au cours des prochaines années?

Cam Patrick Finn: Je vous remercie de la question.

Vous dites que les sous-marins sont en fin de vie, mais ce n'est pas tout à fait exact. Il s'agit peut-être d'un effet positif découlant d'une situation malheureuse, mais au début même de leur vie au Canada, les sous-marins sont allés en mer moins souvent que ce qui était proposé. La coque n'a donc pas subi les pressions auxquelles les sous-marins sont exposés en profondeur.

Nous avons maintenant beaucoup plus de données et de connaissances sur ces sous-marins. Dans le plan, nous parlons pour le moment de 10 à 12 années supplémentaires. Nous faisons maintenant des études pour déterminer, en fonction de l'entretien que nous assurons présentement, à quel point nous pourrions prolonger la durée de vie de ces sous-marins.

Pour le moment, nous cherchons principalement à déterminer à quel point nous pourrions prolonger la durée de vie des sous-marins et augmenter leur capacité actuelle, compte tenu de l'usage que nous en avons fait jusqu'à maintenant et des circonstances actuelles. Par la même occasion, vu les changements de la menace dans le domaine militaire, nous voulons préciser quels autres changements devraient être apportés aux sous-marins.

Cela constitue notre effort principal, en ce moment. Cela pourrait même permettre de prolonger la durée de vie de ces sous-marins jusqu'à 2030, voire au-delà. Ce sera ensuite à la Marine royale canadienne, au ministère et au gouvernement de déterminer les plans de remplacement.

•(1245)

M. Joël Godin: Merci.

Merci, monsieur le président.

[Traduction]

Le président: Monsieur Gerretsen, la parole est à vous.

M. Mark Gerretsen (Kingston et les Îles, Lib.): Monsieur le président, je vais céder mon intervention à M. Spengemann, qui va poser une question.

M. Sven Spengemann: Merci beaucoup.

Je vais poser une question qui sort un peu des sentiers battus sur l'intersection entre notre secteur de la défense, la construction navale civile et les entreprises de marine marchande et commerciales et le transport de marchandises.

Y a-t-il des synergies? Y a-t-il des chevauchements? Est-ce que la revitalisation de la Marine canadienne et le cadre que nous étudions cet après-midi produisent des bénéfices du côté civil ou vice-versa? Dans l'affirmative, quels sont ces avantages du point de vue de la technologie, de la navigation, des communications et de l'interdiction de comportement hostile, peut-être, contre des navires civils? De façon plus générale, pourrions-nous permettre des amplifications?

Cam Patrick Finn: Je dirais que, durant l'évolution des spécifications à partir desquelles nous bâtissons les navires, si nous devions retourner une génération en arrière, les spécifications militaires représentaient la norme la plus élevée. C'est encore vrai, selon moi, dans le cas des navires de combat de première ligne. La façon dont nous concevons et construisons les navires de combat canadiens — tout comme lorsque nous concevons des sous-marins — vise à créer des structures et à permettre une capacité rendant les navires extrêmement résilients. S'ils sont endommagés, ils continueront de fonctionner.

Les normes civiles en matière de construction navale ont continué à évoluer et à avancer. De nos jours, la plupart des navires sont construits dans le respect des normes de société de classification internationale. En fait, la plupart des navires que nous construisons dans le cadre de la Stratégie à l'intention de la Garde côtière — il en va aussi de même pour la Marine et je parle ici d'une partie des navires de patrouille extracôtiers de l'Arctique et une partie des navires de soutien interarmées — sont construits en fait en fonction de normes civiles. Ces normes sont suffisantes et sont de très haute qualité.

Par conséquent, les chantiers navals, les concepteurs de navires et les fournisseurs d'équipement partout au Canada acquièrent tous des ensembles de compétences à l'échelle de l'industrie navale qui leur permettraient de bien s'en tirer dans le secteur commercial. C'est un domaine très compétitif, et il y a beaucoup de protectionnisme à l'échelle internationale, mais il y a assurément des entreprises canadiennes qui s'intéressent de près à ce qui se passe, et même des gestionnaires de flotte canadiens.

Dans le cas de Seaspan, l'entreprise ne possède pas uniquement des chantiers navals, mais elle possède aussi une très grande flotte internationale ainsi qu'une très grande flotte de navires auxiliaires qui fournissent en fait des services dans le port de Vancouver. Il y a là une occasion à saisir. En fait, lorsque nous avons créé les accords-cadres, l'attente, c'était que nous allions leur fournir ce travail, mais que ces entreprises devaient, de leur côté, remplir leur livret de commande en trouvant d'autres contrats.

Les deux chantiers continuent de procéder de cette façon dans un certain nombre de domaines. Bien sûr, pour Seaspan, on parle de

multiples chantiers, qu'ils travaillent pour d'autres éléments de Seaspan ou pour d'autres groupes de fournisseurs. Par exemple, l'entreprise continue de faire beaucoup de travail — et c'est un fait intéressant — pour des bateaux de croisière battant pavillon étranger. L'entreprise procède à d'importants travaux de modernisation à Victoria. C'est vraiment impressionnant à voir. L'idée, c'est de continuer à s'appuyer sur ces travaux.

Mme Lisa Campbell: Permettez-moi d'ajouter que, comme M. Finn l'a souligné, une importante partie du travail de Seaspan est dans le domaine commercial, et nous nous attendons à ce que la tendance se poursuive. Lorsque j'ai dit que nous allions nous assurer de lui fournir continuellement du travail dans les chantiers, ce travail viendra en partie du Canada, mais on s'attend aussi à ce que les chantiers fassent aussi des efforts à cet égard.

Pour ce qui est de la question soulevée au sujet des applications doubles, civiles et militaires, en fait, nous croyons que c'est bon pour l'industrie. Nous encourageons ce genre de choses, et nous tentons de le permettre le plus possible. C'est plus sain pour l'industrie canadienne. Nous savons qu'un financement durable au fil du temps permet ce genre d'activité de R-D qui a un impact direct sur l'innovation, mais qui augmente aussi le nombre d'applications mixtes, civiles et militaires.

M. Sven Spengemann: C'est très utile.

Merci, monsieur le président. C'est la question que je voulais poser.

Le président: Madame Watts, la parole est à vous.

Mme Dianne L. Watts (Surrey-Sud—White Rock, PCC): Merci beaucoup. Je suis heureuse de participer à ma première réunion, ici.

Je viens de la côte du Pacifique et je m'intéresse tout particulièrement à l'état d'avancement du projet des navires de soutien interarmées. Pouvez-vous faire le point à ce sujet?

Cam Patrick Finn: En ce qui a trait aux navires de soutien interarmées, les navires en tant que tels sont de conception allemande, un concept éprouvé, les navires de la classe Berlin. Nous avons acquis cette conception et travaillons à sa réalisation dans un chantier où nous comptons sur une main-d'oeuvre mixte. J'ai un peu de personnel dans le chantier, des ingénieurs et d'autres intervenants, qui travaillent avec beaucoup de personnes — dans le chantier et ailleurs —, qui étudient actuellement les plans. Ce qu'il faut savoir au sujet d'une conception, si je peux m'exprimer ainsi, c'est que les plans architecturaux et la conception de la construction doivent se faire en fonction du chantier où les travaux de construction seront réalisés, parce que les processus seront légèrement différents, tout comme le déroulement des opérations. Ces travaux sont en cours.

Nous sommes sur le point de conclure le prochain assez gros contrat qui concerne ce que nous appelons la conception et l'ingénierie de la production. Le contrat est d'une valeur de plus de 200 millions de dollars. Non seulement la conception sera prête pour la mise en production, mais nous allons acquérir tout le matériel et les articles à long délai de livraison, comme nous les appelons, de façon à ce que, lorsque nous autoriserons le contrat de construction, il n'y aura pas de retard.

Nous en sommes probablement à environ 12 à 14 mois du contrat de construction en tant que tel, et, l'idée, c'est de commencer la construction des navires en 2019. L'objectif, c'est que l'acier, les moteurs diesel lents réversibles et les systèmes seront tous là, prêts à être assemblés. Le calendrier de livraison des navires est assez serré. Le premier navire serait livré en environ 36 mois. Nous sommes encore en bonne voie de livrer la marchandise comme prévu.

• (1250)

Mme Dianne L. Watts: Si je ne m'abuse, au début, l'attente c'était vers 2020-2021.

Cam Patrick Finn: Je crois que, actuellement, nous croyons que les deux navires seront prêts vers 2021, un, au début de l'année, et l'autre, à la fin de l'année. On continuera à préciser l'échéancier tandis que nous réaliserons tous les travaux de conception dont j'ai parlé, mais ça reste l'objectif.

Mme Dianne L. Watts: Dans l'ensemble du programme, avez-vous réfléchi au nombre d'emplois créés et aux résultats à cet égard?

Cam Patrick Finn: Nous l'avons fait collectivement. Encore une fois, nos collègues d'Innovation, Sciences et Développement économique Canada nous fournissent les chiffres, et ils ont fait ce travail. Je n'ai tout simplement pas les chiffres avec moi, je suis désolé.

Mme Lisa Campbell: Je dirais qu'il y a eu une très importante croissance dans les chantiers. Et j'inclus ici les chantiers de Seaspan, comme j'ai mentionné tantôt. J'étais justement là-bas, tout comme M. Finn. Les activités de recrutement en cours dans la région de Vancouver sont impressionnantes. L'entreprise a tissé un lien avec une école de métiers autochtone, et le rythme d'embauche est rapide.

Cam Patrick Finn: Ils nous ont dit la semaine dernière que, seulement dans le chantier, leur main-d'oeuvre de construction navale dépasse maintenant 500 employés, et les ingénieurs et les spécialistes de l'approvisionnement viennent s'ajouter à ce nombre. Bien sûr, si on inclut toute la chaîne d'approvisionnement des systèmes et de la tuyauterie et du câblage, on parle de milliers de personnes. Encore une fois, je suis désolé, mais je n'ai pas les chiffres.

Mme Dianne L. Watts: Non, c'est très bien.

Pour ce qui est de l'utilisation d'une conception allemande, vous dites travailler avec des ingénieurs. S'agit-il d'ingénieurs locaux ou est-ce qu'ils viennent d'Allemagne pour travailler de façon collective?

Cam Patrick Finn: Ce sont des ingénieurs locaux. Nous avons tout de même accès à l'entreprise, ThyssenKrupp Marine Systems, qui possède aussi une division canadienne et qui a embauché des gens au Canada. L'objectif, c'est de s'assurer que, si nous avons des questions d'interprétation concernant la trousse de conception ou au sujet de choses que l'entreprise a fournies... Mais la main-d'oeuvre est canadienne. Encore une fois, certaines personnes sont peut-être venues au Canada. J'ajouterais que c'est naturel dans le secteur de la construction navale à l'échelle internationale. Lorsque nous avons construit les frégates, nous plaisantions en disant que tout le monde avait l'accent écossais.

Les gens qui ont de l'expertise et qui se déplacent à l'échelle internationale viennent au Canada. Ils viennent avec leur famille et s'installent, parce que, en fait, ils voient l'impact de la stratégie de construction navale, une stratégie qui est à peu près unique dans le monde — à l'exception, peut-être, de deux ou trois endroits —, qui mise sur une vision à long terme en ce qui a trait à la construction navale. En fait, les Australiens et d'autres alliés ont communiqué

avec nous afin que nous leur expliquions l'approche que nous avons adoptée, le processus que nous avons entrepris, parce qu'ils voient là une occasion pour eux aussi.

Mme Dianne L. Watts: D'accord.

Rapidement, quand la stratégie de construction navale a-t-elle été élaborée?

Cam Patrick Finn: Nous avons commencé en 2008. Nous avons reçu l'approbation du gouvernement du Canada en 2010 et, à ce moment-là, avons émis des appels de propositions. À la fin de 2012, nous avons signé les accords-cadres avec deux chantiers. Ils ont ensuite passé environ 36 mois chacun à restructurer leurs installations, et ce, de façon assez impressionnante. Comme Mme Campbell l'a dit, si vous avez l'occasion de visiter l'un ou l'autre des chantiers, je vous recommande de le faire.

C'est vraiment en 2015 que les travaux de construction ont commencé. Puisque je participe depuis le tout début, je dirais qu'une limite à laquelle je pense souvent, c'est en 2012, quand nous nous sommes efforcés de bien faire comprendre que nous n'allions pas commencer à construire les navires en un mois. Cependant, tout le chemin parcouru dans les chantiers navals, tout ce qui a été fait en trois ans, tous les travaux de réfection, c'est très impressionnant. Irving Shipbuilding possède le plus grand bâtiment de construction navale en Amérique du Nord. C'est très impressionnant.

Mme Dianne L. Watts: Merci beaucoup.

Le président: Madame Zahid.

Mme Salma Zahid (Scarborough-Centre, Lib.): [*Inaudible*]

Le président: Monsieur Garrison, voulez-vous poser la dernière question?

• (1255)

M. Randall Garrison: Oui, j'aimerais bien. Merci beaucoup.

J'aimerais revenir sur la question des navires de soutien interarmées. Pour revenir à mon analogie du plancher et du plafond, nous avons deux côtes et nous obtenons seulement deux navires de soutien. Évidemment, les navires doivent parfois être modernisés et maintenus, alors, en fait, nous minons encore notre capacité en haute mer en nous dotant seulement de deux navires de soutien. Êtes-vous d'accord avec moi sur ce point?

Cam Patrick Finn: Encore une fois, je crois que c'est une question qu'il serait préférable de poser à l'amiral Lloyd. C'est une question que lui et moi avons abordée. Nous avons dû retirer prématurément — du point de vue de ce que nous voulions faire — les deux navires de classe *Preserver*. Nous en avions deux, alors nous avons remplacé cette capacité par une capacité identique. Je crois que le temps le dira. Je crois que l'amiral a parlé du fait que, d'un point de vue stratégique, nous en sommes encore à deux navires et à une option d'en acquérir un troisième. Selon moi, la question que la Marine et le ministère devront se poser, c'est où ils veulent investir ensuite.

M. Randall Garrison: Le navire qui est modernisé pour combler la lacune sera-t-il accessible une fois les deux navires en mer? Les échéanciers semblent prendre fin avant.

Mme Lisa Campbell: Oui, en raison d'un besoin imprévu, le Canada a conclu un accord de service, une location, qui vise la modernisation d'un navire au chantier Davie. L'objectif est de justement fournir ces services jusqu'à ce que les deux navires de soutien inter-armées soient pleinement opérationnels, ce qui, comme M. Finn l'a dit, devrait être en 2021.

M. Randall Garrison: Me permettez-vous de poser une autre question au sujet de l'apprentissage? Je vais être un peu difficile. Les Victoria shipyards sont en fait situés à Esquimalt, dans ma circonscription. Nous avons beaucoup parlé avec le gestionnaire des chantiers, qui est très déterminé à obtenir les services d'apprentis non traditionnels. Je me demande si ce genre de choses est prévu dans les contrats qui sont conclus, comme l'embauche d'apprentis des Premières Nations, l'augmentation du nombre de femmes apprenties, l'augmentation du nombre de membres de minorités visibles dans les programmes d'apprentissage. Est-ce que c'est l'un des objectifs du contrat?

Cam Patrick Finn: Dans tous les contrats liés à la Stratégie d'acquisition de la défense qui a été annoncée il y a quelques années, nous utilisons maintenant des propositions pondérées et de valeur cotée. Dans le cadre de ces propositions de valeur, on inclura des mesures de compensation liées aux Autochtones et d'autres mesures du genre. Bien sûr, les soumissionnaires doivent proposer ce genre de choses, mais ils le font de façon générale, et ces mesures sont là, mais je dirais aussi que, pour tous les chantiers navals du pays, c'est quasiment une question d'autopréservation, puisqu'ils ont besoin d'apprentis partout. J'ai fait du bénévolat pendant un certain temps auprès d'une organisation qui s'intéressait aux métiers de type traditionnel. Je dirais qu'assurer l'équité en emploi, miser sur une main-d'oeuvre plus équilibrée du point de vue du genre et employer plus de membres des Premières Nations est une question de survie. Sans ça, on aurait beaucoup de difficulté à créer la main-d'oeuvre nécessaire pour faire tout le travail. Encore une fois, dans les deux chantiers navals, et la Davie aussi, les gens travaillent très dur pour embaucher des gens qui ne travaillaient pas traditionnellement dans

le domaine, et c'est très intéressant d'aller dans l'un ou l'autre des chantiers et de voir les gens qu'ils embauchent pour faire le travail.

Mme Lisa Campbell: Si je peux me permettre, ils ont en fait des programmes officiels pour y arriver. J'ai mentionné le lien entre Seaspan et une école de métiers autochtone. Cette relation a été très fructueuse, et cela a eu pour effet de stimuler leur main-d'oeuvre. Irving shipyard offre un programme destiné aux femmes qui oeuvrent dans le domaine de la construction navale. L'entreprise s'adresse aux mères monoparentales et offre de les former durant une certaine période, ce qui permet à ces femmes, au bout du compte, d'acquérir un ensemble de compétences utiles. C'est brillant de leur part parce que, souvent, les femmes ont des enfants qui sont à l'école et elles ont des raisons de rester sur place pendant un certain temps. Comme M. Finn l'a dit, c'est un investissement à long terme.

M. Randall Garrison: C'est quelque chose qui semble fonctionner très bien. J'ai eu la chance de passer beaucoup de temps dans le chantier naval, dans le contexte local. Lorsque j'ai remporté mes premières élections, en 2011, j'ai posé la question au gestionnaire et il m'a dit : « Oui, nous avons des Autochtones. Je les connais tous les deux. » Nous avons fait beaucoup de chemin depuis, et je crois que c'est en raison de la façon dont vous définissez les contrats, alors félicitations.

Mme Lisa Campbell: Merci.

Le président: Merci à vous deux d'être venus aujourd'hui, et merci de votre patience. Je suis sûr que nous nous reverrons.

Quelqu'un peut-il présenter une motion d'ajournement, s'il vous plaît?

La séance est levée.

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

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

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

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 : <http://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: <http://www.ourcommons.ca>