



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

Comité permanent de la défense nationale

NDDN • NUMÉRO 034 • 1^{re} SESSION • 42^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mardi 31 janvier 2017

Président

M. Stephen Fuhr

Comité permanent de la défense nationale

Le mardi 31 janvier 2017

• (1530)

[Traduction]

Le président (M. Stephen Fuhr (Kelowna—Lake Country, Lib.)): Je vous remercie tous de votre présence aujourd'hui. Je tiens à vous souhaiter à tous un bon retour après avoir profité de nos vacances de Noël et avoir passé du temps dans nos circonscriptions.

J'aimerais accueillir en notre sein trois nouvelles personnes. Monsieur Yves Robillard, merci de votre service et de votre présence. Leona Alleslev, merci beaucoup. Notre nouvelle greffière du Comité est Elizabeth Kingston.

Nous poursuivons aujourd'hui nos délibérations sur la Marine royale canadienne et la disponibilité opérationnelle de la Marine. Je souhaite la bienvenue aux représentants de Chantier Davie et de Federal Fleet Services. Je crois que les représentants de Federal Fleet Services prendront la parole en premier.

Vous avez sept minutes, puis nous entendrons le représentant de Davie. Si vous souhaitez vous présenter, vous avez la parole.

M. Spencer Fraser (chef de la direction, Federal Fleet Services Inc.): Monsieur le président, je m'appelle Spencer Fraser. Je suis chef de la direction de Federal Fleet Services.

Si vous nous le permettez, nous préférons que Davie s'exprime en premier pour les exposés.

Le président: C'est vous qui voyez. Vous avez la parole.

M. John Schmidt (vice-président, Commercial, Federal Fleet Services Inc.): Merci.

Monsieur le président, mesdames et messieurs les membres du Comité, je m'appelle John Schmidt et je suis vice-président des opérations commerciales de Federal Fleet Services. Nous vous remercions de nous donner l'occasion de prendre la parole ici aujourd'hui. C'est un grand honneur de témoigner devant le Comité.

J'ai passé plus de 30 années au gouvernement à gérer des programmes maritimes pour le compte du MDN, de Transports Canada, de la Garde côtière canadienne et du ministère des Travaux publics — où j'ai terminé ma carrière à titre de directeur des achats maritimes pour le programme de modernisation de la classe Halifax —, puis je suis passé au secteur privé. J'ai travaillé en premier pour Chantiers Maritimes Irving, puis Chantier Davie. Bref, j'ai travaillé sur divers concepts de stratégie de construction navale tout au long de leur évolution.

L'idée de construire des navires de guerre du Canada, des navires de la Garde côtière et des traversiers des sociétés d'État et de le faire au Canada par des Canadiens a toujours — à juste titre — reçu l'appui de tous les partis, comme en témoigne notre politique de construction navale « construire au Canada » relativement à la flotte fédérale. Lorsque nous réalisons que la main-d'œuvre représente plus de 50 % des coûts dans le secteur de la construction navale, il est facile de comprendre pourquoi tout pays souhaite faire construire chez lui sa flotte fédérale. Étant donné que les salaires au Canada

sont similaires à ceux offerts en Europe, où les constructeurs de navires exportent leurs produits partout dans le monde, il n'y a absolument rien qui nous empêche d'en faire autant au Canada.

Malheureusement, il faut modifier la stratégie actuelle, parce qu'elle ne profite pas de la capacité du secteur de la construction navale. Voilà la raison des retards et des dépassements de coûts que nous constatons tous aujourd'hui. À l'heure actuelle, nous avons mis hors service quatre grands navires fédéraux sans les remplacer, et bon nombre d'autres navires actuellement en service ont grandement dépassé leur espérance de vie.

Premièrement, j'aimerais expliquer comment le Canada s'est retrouvé dans la situation actuelle, parce que je ne crois pas que c'est ce qui avait été prévu au départ lorsque j'étais au gouvernement — loin de là.

En 2009, l'Association de la construction navale du Canada a fait parvenir une lettre signée par tous les grands chantiers navals au Canada, y compris ceux d'Halifax et de Vancouver, pour recommander clairement à l'ancien premier ministre la manière dont l'industrie pourrait réussir à renouveler la flotte fédérale. C'était simple et on ne peut plus logique : construire de grands navires dans les grands chantiers navals, construire de moyens navires dans les moyens chantiers navals et construire de petits navires dans les petits chantiers navals. Tous les chantiers navals devraient collaborer pour mener à bien ce projet. Autrement dit, utiliser toute la capacité que nous avons et construire des composantes de navire dans les chantiers navals partout au pays pour nous assurer de respecter les échéanciers et les budgets. Une copie de cette lettre vous a été remise.

En 2010, au moment de l'appel d'offres concernant la Stratégie nationale d'approvisionnement en matière de construction navale, j'étais directeur des initiatives gouvernementales des Chantiers Maritimes Irving. Dès le début du processus, l'accent était vraiment mis sur la collaboration entre les chantiers navals pour livrer la nouvelle flotte canadienne. Tout reposait sur la collaboration et la coopération. En fait, Irving et Davie avaient déjà signé une entente de partenariat pour s'assurer que la capacité du secteur de la construction navale serait suffisante pour construire la flotte au Canada. Quiconque a conscience de la taille et de la capacité des principaux chantiers navals au Canada comprend pourquoi une telle collaboration est nécessaire. Davie représente actuellement à lui seul plus de la moitié de la capacité du secteur canadien de la construction navale.

Ironiquement, l'industrie se demandait à l'époque si les petits chantiers navals auraient du travail ou si Davie construirait tout. En réalité, le renouvellement à temps de la flotte fédérale nécessitera toute la capacité des grands chantiers navals de partout au Canada. Environ un an plus tard, les spécialistes de l'industrie ont été surpris de constater que la recommandation de tous les constructeurs de navires au Canada semblait être restée lettre morte.

Au lieu de suivre la recommandation, le gouvernement a opté pour un processus qui se fondait largement sur des promesses de capacités futures, alors que des facteurs comme l'expérience, une infrastructure existante, la disponibilité de la main-d'oeuvre et les échéanciers comptaient pour moins de 36 % ou le tiers de l'évaluation des soumissions dans le cadre de la Stratégie nationale d'approvisionnement en matière de construction navale. Pouvez-vous le croire? Le coût de la construction des navires n'était même pas pris en considération au moment de décider le chantier naval qui le ferait. Il est évident que le coût de la construction des navires n'est pas égal d'un chantier naval à l'autre au Canada — loin de là. Le coût d'un navire varie de manière exponentielle en fonction de l'infrastructure, de l'expérience, du coût et de la disponibilité de la main-d'oeuvre spécialisée, de la méthode de construction et du coût de la vie dans la région. Ces facteurs n'ont même pas été évalués.

Étant donné que Davie était en faillite au moment de cet appel d'offres et que seulement le tiers des critères d'évaluation se fondait sur les paramètres normaux de l'industrie, il était très probable qu'un chantier naval ou même un site vierge qui ne possédait pas d'expérience dans la construction de grands bâtiments militaires très complexes se voit charger de le faire.

Nous connaissons la suite. Le petit chantier naval a été choisi pour construire les plus grands navires, et le plus grand chantier naval, qui représente à lui seul plus de 50 % de la capacité du secteur canadien de la construction navale, ne serait pas utilisé dans le cadre d'un programme où la capacité fait maintenant cruellement défaut. C'est l'équivalent de laisser poireauter sur le banc votre première ligne d'attaque lors de la série finale de la coupe Stanley. Cette décision vient grandement réduire la probabilité de connaître un dénouement heureux.

• (1535)

Personne ne remet en question qu'il y a eu un appel d'offres ouvert qui a fait l'objet d'une évaluation indépendante, libre de toute influence politique. Ce qui n'a jamais été évalué, c'est si la conception de l'appel d'offres, les critères d'évaluation, pour le dire ainsi, ont apporté une solution au problème qui est le renouvellement réussi de la flotte fédérale. Comme je l'ai mentionné, seulement 36 % des critères d'évaluation se fondaient sur l'expérience préalable, les installations existantes, etc.

Sur quels aspects l'autre 74 % portait-il? Premièrement, 24 % de l'évaluation concernait les plans des chantiers navals concernant la modernisation de leurs installations. Chaque chantier naval nécessitait des modernisations à divers degrés, et Davie était évidemment le chantier naval qui en nécessitait le moins, parce qu'il livrait et exportait déjà certains des navires les plus complexes au monde pour l'industrie pétrolière et gazière et avait déjà grandement modernisé ses installations pour construire les frégates du Canada dans les années 1990, ainsi que des composantes de navire pour la Marine américaine au début des années 2000.

L'évaluation accordait 10 % à la situation financière actuelle des chantiers navals, ce qui n'avait pas vraiment d'importance, étant donné que les gagnants avaient l'occasion de négocier des contrats d'une valeur de plusieurs milliards de dollars.

Un autre 10 % visait la proposition de valeur concernant l'industrie canadienne et le développement économique, et les soumissionnaires recevaient 20 % de la pondération s'ils s'engageaient tout simplement à ce que tout coût engagé par les chantiers navals pour se préparer à la construction des classes de navires mentionnées se fasse sans frais pour le Canada. Permettez-moi de répéter cela : sans frais pour le Canada.

Tous les chantiers navals ont obtenu le 20 % lors de l'évaluation de leur soumission; ils n'ont eu qu'à cocher la case « sans frais pour le Canada ». Cependant, après l'attribution du contrat — comme c'est maintenant du domaine public —, nous savons que le gouvernement a accepté de verser directement du financement pour pallier des lacunes de capacité après le dépôt des soumissions, ce qui est grave dans le contexte d'un appel d'offres où les trois soumissions étaient séparées par moins de 20 %. Cette situation a maintenant délégitimé l'ensemble du processus.

L'exemple le plus concret de cela était le Plan horizontal d'ingénierie et de gestion du programme, dont le nom est très obscur. C'est la Vancouver Shipyards qui en a profité. Honnêtement, c'est tout à fait incroyable qu'un site Web du gouvernement affirme : « Les deux chantiers navals qui se sont vus octroyer la construction des grands navires ont lancé leurs plans de modernisation de leurs infrastructures et d'amélioration de la capacité (sans frais pour le Canada). » Cependant, Marty Muldoon, sous-ministre adjoint et dirigeant principal des finances au ministère des Pêches et des Océans, a dit en 2014 devant un comité parlementaire au sujet du nouveau plan horizontal d'ingénierie et de gestion du programme : « On l'appelle Plan horizontal d'ingénierie et de gestion du programme. Ce que nous faisons, essentiellement, c'est investir dans la capacité du chantier maritime de recommencer à fonctionner à capacité et de se mettre à construire des navires. »

Cela ne me semble pas être « sans frais pour le Canada ».

Il y a évidemment des lacunes à combler. Pourquoi ne pas le faire en ayant recours à la capacité des autres chantiers navals canadiens, au lieu de rafistoler des programmes qui n'ont pas encore produit un seul navire?

À Québec, les gens se demandent comment le gouvernement a pu modifier un principe clé de l'appel d'offres, après l'attribution du contrat, parce que c'est un élément qui aurait changé la donne pour des milliers de constructeurs de navires qualifiés, s'ils avaient su ce qu'ils savent aujourd'hui. Je n'ai tout simplement aucune réponse à leur donner, mise à part vous dire qu'il faut ajouter de la capacité dans le programme si nous voulons renouveler la flotte fédérale à temps et de façon rentable.

Merci. Je cède la parole à M. Fraser.

• (1540)

M. Spencer Fraser: Bonjour. C'est un grand honneur de témoigner devant vous aujourd'hui, et je vous remercie de votre invitation.

[Français]

Je voudrais tout d'abord profiter de cette occasion pour remercier le gouvernement du Canada d'appuyer nos propositions d'exportation présentement en cours avec trois nations pour le navire de ravitaillement de la classe Resolve. De plus, je tiens à féliciter Services publics et Approvisionnement Canada, SPAC, pour ses efforts visant à moderniser les politiques du gouvernement du Canada en matière de coûts et de profits.

J'ai eu le privilège de servir dans la Marine royale canadienne pendant 20 ans. Après ma carrière militaire, j'ai travaillé au sein d'une entreprise internationale de haute technologie où je fournissais des solutions en matière de formation. Comme vous pouvez le constater, mon expérience m'a amené à soutenir les opérations militaires et maritimes dans un milieu canadien et international tout en faisant la promotion de l'industrie canadienne.

[Traduction]

À peu près au même moment où un feu s'est déclenché sur l'un de nos deux derniers ravitailleurs, le NCSM *Protecteur*, en février 2014, j'ai rencontré pour la première fois les nouveaux propriétaires de Davie. Lorsqu'ils m'ont dit qu'ils ont trouvé une solution pour fournir rapidement à la Marine un ravitailleur doté des capacités requises, ils ont certainement piqué mon intérêt, mais je me suis également demandé pourquoi ils envisageaient cette possibilité, étant donné que la Marine était sur le point de recevoir ses nouveaux ravitailleurs.

C'était en 2014. Quelques mois plus tôt, les médias rapportaient que les restrictions en matière de capacité de construction navale sur la côte Ouest faisaient en sorte que Seaspan ne serait pas en mesure de construire en même temps les deux classes de grands navires : les navires de soutien interarmées et le brise-glace polaire. Le gouvernement venait d'annoncer son intention d'aller de l'avant en premier avec les navires de soutien interarmées. Je m'en souviens très bien, parce que j'ai en fait dit à l'époque à l'équipe de Davie d'oublier la Marine et de se concentrer sur les besoins de la Garde côtière.

Malgré tous mes efforts durant l'été 2014, je n'ai jamais vraiment reçu de réponses aux questions que je posais concernant les calendriers de livraison. Tout ce que j'ai vraiment été en mesure d'apprendre n'a fait que soulever plus de questions. Ce n'était pas très surprenant, mais c'était quelque peu troublant. J'étais ici à Ottawa et je demandais à voir le calendrier intégré de livraison et à savoir quand les navires de l'ensemble de la flotte fédérale seraient livrés. La question la plus simple était de déterminer quand le Canada recevrait les navires dont il avait grandement besoin.

Le remplacement des pétroliers ravitailleurs d'escadre de la classe *Protecteur* était en cours lorsque j'ai commencé ma carrière militaire en 1983. Comme vous n'êtes pas sans le savoir, après plusieurs moutures et plusieurs échecs concernant l'approvisionnement, la décision a été prise d'adopter une solution qui a fait ses preuves, c'est-à-dire une solution qui est déjà conçue et construite. Il s'agissait d'une solution à faible risque disponible sur le marché : le modèle allemand de classe Berlin sur lequel j'ai en fait eu l'occasion de naviguer.

Il s'agissait d'une conception existante qui coûte aux Allemands 504 millions de dollars à construire. C'était le prix de vente du FGS *Bonn* en 2013. Cela a pris quelques années. Le prix et le temps de livraison sont conformes à ceux des autres navires et marines similaires. Je n'ai jamais réussi à avoir de réponse à une question évidente, qui a fait l'objet de nombreuses discussions dans la population : pourquoi les navires de soutien interarmées coûteront-ils maintenant près de 2 milliards de dollars, selon le directeur parlementaire du budget? C'est quatre fois ce qu'ont payé les Allemands pour le même navire. Le coût devrait être moindre, étant donné que c'est une conception qui a fait ses preuves.

Environ à la même période, il y avait des histoires concernant d'autres classes de navires dans la Stratégie nationale d'approvisionnement en matière de construction navale qui coûtaient moins de 100 millions de dollars à concevoir et à construire dans d'autres pays, tandis que la conception et la définition des navires coûtaient à elles seules près de 300 millions de dollars au Canada, et ce, pour des navires dont la conception existait déjà. Même si ce n'était pas le cas, comment des navires peuvent-ils coûter aussi cher à concevoir?

Le pétrolier ravitailleur d'escadre de classe *Resolve* que nous convertissons actuellement à Québec fournira la capacité de ravitaillement en mer requise, et la conception et l'ingénierie coûtent moins de 30 millions de dollars. À l'instar de la rénovation d'une

maison, la conversion est normalement plus complexe et coûte plus cher que la conception et l'ingénierie à partir de zéro d'un navire ou d'une maison.

Malgré le coût irréaliste cité dans les médias, c'étaient les calendriers optimistes et en apparence irréalistes qui m'ont le plus surpris. La Marine attendait désespérément après ces navires, et il n'y avait aucun navire à l'horizon, selon les informations que j'avais. Le programme du navire de soutien interarmées a débuté en 2005, et la date de livraison au départ pour le premier des quatre navires prévus — ce nombre a par la suite été réduit à trois — était en 2012. Ensuite, dans le cadre de la deuxième tentative d'approvisionnement, soit la Stratégie nationale d'approvisionnement en matière de construction navale, le premier navire devait être livré en 2015, puis c'était en 2017, puis en 2019.

Compte tenu des nouveaux retards et malgré l'accent qui a été mis sur la construction de ces navires plutôt que la construction d'un brise-glace polaire dont le Canada a grandement besoin, la livraison est prévue dans les années 2020. Si je me fonde sur mes calculs à l'époque, nous devons pour cela présumer que les chantiers navals qui ont le mandat de les construire pourront y arriver plus rapidement que le pourraient les cinq chantiers navals allemands expérimentés qui ont collaboré pour construire le même modèle en 2013.

• (1545)

Je comprends maintenant ce que les représentants de Davie disaient depuis le début, mais personne ne voulait les écouter. En gros, ils faisaient valoir qu'il est facile de construire un chantier naval, mais que la construction de grands navires complexes, comme le directeur parlementaire du budget et d'autres groupes l'ont fait remarquer dans leurs rapports, a une envergure et un niveau de difficulté bien différents. Il faut des décennies. Comme un haut placé de l'industrie me l'a récemment rappelé, même les chantiers navals d'expérience font des erreurs dans le cadre de ces types de projets.

L'industrie du transport maritime a appris cette leçon difficile lorsqu'elle a commandé des navires de nouveaux projets de chantiers navals en Chine, au cours de la dernière décennie, alors que le marché était florissant; il s'agissait de beaux chantiers navals qui n'ont jamais fini par livrer un seul navire. Ils n'avaient tout simplement pas les connaissances nécessaires, les systèmes éprouvés, la simple expérience et, par-dessus tout, la main-d'œuvre qualifiée.

À part le calendrier, certains des coûts dont il a été question dans les médias étaient très alarmants. Pour quelqu'un comme moi qui a travaillé dans l'industrie de la construction navale dans d'autres pays industrialisés constructeurs de navires, les chiffres semblent tout à fait incompréhensibles, surtout après la décennie et plus où j'ai examiné de près les principes associés aux coûts et politique sur les profits du Canada.

Je trouve encourageant de savoir que ces politiques font actuellement l'objet d'un examen, mais soulignons simplement que dans leur présente forme, elles encouragent les fournisseurs à dépenser davantage et découragent même ces entreprises à accepter d'autres contrats non gouvernementaux. Dans le cas des contrats à fournisseur unique, si tous les marchés qu'une entreprise conclut sont avec le gouvernement du Canada, c'est lui qui paie tous les frais généraux, mais si l'entreprise passe d'autres marchés non gouvernementaux, les frais généraux sont répartis entre les autres projets.

Les effets de cette démarche sont énormes. Les premiers et les plus évidents sont les coûts pour les contribuables, qui peuvent être très élevés. Ce qui est encore pire, c'est qu'au titre de la Stratégie nationale d'approvisionnement en matière de construction navale actuelle, les fonds pour les chantiers navals ont été réservés avant que les marges de profit soient même négociées. Bien qu'ils ne soient pas contraignants, ils laissent le gouvernement sans marge de manœuvre à moins qu'il soit disposé à se retirer. On ne l'a encore jamais vu. Deuxièmement, on décourage les chantiers navals de créer des débouchés commerciaux. Troisièmement, on n'encourage pas les chantiers navals à devenir concurrentiels sur la scène internationale. Tout cela signifie qu'on ne s'attache pas à développer une industrie de la construction navale qui soit viable.

Avec toutes ces questions sans réponse, je me suis joint aux Federal Fleet Services et je suis fier d'offrir le programme naval le plus novateur au plan commercial que le Canada ait jamais exécuté. Il s'agit d'une solution rapide, rentable et financée au privé. Nous ne recevons tout simplement pas un cent avant d'avoir livré la marchandise, et le prix est fixe. C'est une façon entièrement nouvelle d'acquérir des navires par laquelle un soumissionnaire prend le risque entier d'offrir à la marine un système modulable et qui peut être adopté pour toutes les flottes auxiliaires et non destinées au combat du Canada. Comme me l'a dit dernièrement un expert respecté dans le domaine de l'approvisionnement en matière de défense, il s'agit du SpaceX de la construction navale.

Comme j'ai entendu parler de toutes les questions entourant le programme de construction navale et que j'ai aussi participé activement aux négociations avec ceux qui le géraient, il est clair que les problèmes n'émanent pas de notre fonction publique, dont il est souvent question dans les médias. Le dévouement et le professionnalisme de nos fonctionnaires, en particulier ceux de SPAC et des Forces armées, sont tout simplement exemplaires, surtout si — comme moi — vous avez eu l'occasion de travailler dans 15 pays exportateurs de produits.

La réalité est que ces gens hautement compétents essaient de tirer le meilleur parti possible d'une réglementation impossible. Le statut actuel requiert certaines interventions politiques claires. Une réforme est nécessaire, et si on ne réforme pas notre politique en matière de construction navale, la disponibilité opérationnelle de notre marine continuera d'être problématique.

Merci. Je vais céder la parole à M. Vicefield.

M. Alex Vicefield (président, Chantier Davie Canada Inc.): Merci. Me reste-t-il du temps? J'espère que oui.

Le président: Il vous en reste.

M. Alex Vicefield: Tant mieux.

Bonjour. Merci de m'accueillir. Je m'appelle Alex Vicefield et je suis le président de Chantier Davie.

Je voulais simplement commencer par vous donner un peu de contexte et vous raconter notre histoire. Nous sommes arrivés au Canada en 2012 après avoir été invités à investir dans le chantier naval le plus important et offrant la plus grande capacité de production au pays. Nous avons regardé du côté de l'Europe, mais Davie était en tête de liste, surtout en raison de son très bon équipement de production et du fait que seulement une partie de ses systèmes d'information avait besoin d'être modernisée. En 2015, nous avons remporté le prix du chantier naval de l'année de la Lloyd's, pour lequel nous avons battu General Dynamics NASSCO, ce qui a été tout un exploit pour nous.

Ce qui nous a le plus impressionnés lorsque nous sommes arrivés à Davie après avoir visité des douzaines de chantiers navals dans le monde a été le bassin de constructeurs navals disponibles et qualifiés à Québec et leur passion évidente. Juste un an avant notre arrivée, leurs espoirs et leurs rêves avaient été fracassés, car ils semblaient avoir été exclus de tout projet gouvernemental futur. Les paroles qu'on leur répétait pour les consoler, c'est-à-dire « Ne vous inquiétez pas. Davie peut être concurrentielle dans la construction de petits navires », ne tenaient vraiment pas la route. Pour les gens de la région qui connaissaient le chantier naval, c'était probablement la plus grande des insultes. Pourquoi le plus grand chantier naval du pays, le seul possédant suffisamment d'expérience de la construction des grands navires et conçu pour le faire, construirait-il simultanément des petits navires? Il ne construit pas de petits navires.

C'est un chantier naval très bien coté à l'échelle internationale. C'est le seul chantier naval canadien qui exporte de grands navires, et peu de chantiers peuvent se targuer d'en avoir construit plus de 700.

Vous l'aurez sûrement remarqué, je suis originaire du Royaume-Uni, où nous avons connu les mêmes types de problèmes que le Canada connaît maintenant. Ces problèmes sont loin d'être rares, mais on comprend généralement leur source profonde aujourd'hui. Au Royaume-Uni, on vient d'instaurer ce qu'on appelle la stratégie nationale de construction navale, et bien qu'elle puisse avoir l'air semblable, elle est, en réalité, diamétralement opposée à celle du Canada. En fait, elle est maintenant mise en oeuvre pour régler les types de problèmes auquel le Canada est confronté en ce moment.

À ce stade, j'aimerais féliciter le gouvernement canadien et la ministre Foote d'avoir pavé la voie vers la réforme en faisant appel à M. Steve Brunton, du Royaume-Uni, comme conseiller indépendant. Je suis certain qu'il sait bien ce qui s'est passé là-bas et les moyens de régler les problèmes ici, et je suis persuadé qu'il témoignera devant le comité à un moment donné lui aussi.

La stratégie nationale de construction navale du Royaume-Uni est présidée par un homme d'affaires du nom de Sir John Parker. Elle a pour but de mettre fin aux monopoles détenus par deux chantiers navals afin de stimuler la concurrence, de répartir les travaux de construction navale à la grandeur du pays et de développer une industrie exportable et durable. Pour ce faire, il faut créer un environnement et une stratégie qui permettent aux chantiers navals de construire divers navires et navires de la marine, et de concevoir des designs qui soient exportables. C'est quelque chose que des pays européens comme la France, l'Italie, l'Espagne et les Pays-Bas ont réussi à faire.

Malheureusement, malgré les meilleures intentions, la version canadienne de la stratégie nationale de construction navale qui en est ressortie n'est pas une stratégie de construction navale industrielle. Elle se révèle être une simple stratégie d'acquisition ou d'approvisionnement qui ne prévoit pas, dans les faits, de stratégie globale pour construire une industrie durable axée sur la création de débouchés au plan des exportations. Sans cela, le Canada ne fait qu'offrir un stimulus économique artificiel à moyen terme qui remettra sûrement à plus tard un cycle d'expansion et de ralentissement, mais sans l'éliminer. En fait, il pourrait même y contribuer.

L'étude du Royaume-Uni a conclu que ce type d'arrangement engendre une dépendance exclusive aux contrats gouvernementaux qui crée, dans les faits, le cycle d'expansion et de ralentissement et oblige les gouvernements, bien sûr, à verser des montants exorbitants pour les navires et les subventions.

Bien que l'élaboration d'une stratégie industrielle soit essentielle au développement économique, c'est probablement le cadet des problèmes auxquels le Canada fait actuellement face. La capacité limitée de construction navale dans la stratégie en vigueur est la menace la plus importante à la disponibilité navale du Canada. Nous en sommes maintenant à la sixième année de la Stratégie nationale d'approvisionnement en matière de construction navale sans que le moindre navire ait été construit. Six ans ne représentent pas un problème passager, mais bien l'échec des projets de construction navale.

Nous ne devons pas accepter l'excuse vague que ces navires complexes sont en cause. Les navires pour lesquels des marchés ont été conclus ne sont pas complexes. Il s'agit de petits navires de catégorie commerciale dont le design existe déjà.

J'aimerais revenir brièvement à Québec. Nos intervenants et les gens de la région nous posent constamment la même question : pourquoi le gouvernement ne nous laisse-t-il pas construire des navires si cela ne fonctionne simplement pas ailleurs? Fort heureusement, je n'ai pas à répondre au public sur ce point, mais j'ai des comptes à rendre à un furieux syndicat de 300 000 hommes. Même si nous employons 1 200 personnes, il y a toujours un nombre égal de constructeurs navals francophones qualifiés dans la région qui sont au chômage. Ils voient que les autres provinces ont du mal à trouver des travailleurs et à les former. La question qui se pose est celle de savoir ce que je dois leur dire.

Je vais parler de certains des problèmes qu'ils ont soulevés.

• (1550)

Les navires hauturiers de sciences halieutiques de la Garde côtière devaient être livrés en 2013, et il est maintenant question de 2018. C'est très difficile de leur expliquer la situation alors que nous venons tout juste de construire une catégorie de navires qui sont trois fois plus grands et complexes que les leurs et que nous l'avons fait dans un chantier naval en faillite avec moins de 20 employés à peine quelques années auparavant.

Pourquoi, comme Spencer l'a mentionné, la construction du pétrolier ravitailleur d'escadre de la classe Berlin coûte-t-elle 2 milliards de dollars alors qu'en Allemagne, elle n'a coûté de 504 millions de dollars et que nous livrons maintenant un navire aussi performant pour moins que ce que les Allemands ont dépensé? En outre, le programme de brise-glace polaire a été lancé en 1985. Dans le cadre de la dernière stratégie, il aurait dû être livré en 2017 pour 720 millions de dollars, mais il est maintenant question de 2025 et de 1,3 milliard de dollars.

Bien entendu, nous avons le *Louis S. St-Laurent* qui revient maintenant. Les travailleurs nous demandent pourquoi nous réparons et réaménageons encore une fois un brise-glace construit en 1967 alors que nous pourrions tout simplement en construire un nouveau. Notre chantier naval est équipé pour le faire. Il possède une expérience unique de la construction de ces navires et la capacité voulue. Il est impossible de répondre à ces questions, car il n'existe pas de réponse véritable.

Cela étant dit, 2016 a été une meilleure année pour la construction navale au Canada et pour Davie en particulier. La construction du pétrolier ravitailleur d'escadre de la classe Resolve est plus avancée de 15 % que prévu, et nous montrons maintenant par nos actions, et pas seulement nos paroles, pourquoi le Canada est vraiment capable d'être concurrentiel sur la scène internationale.

Le gouvernement prend maintenant des mesures décisives pour produire des navires dont on a bien besoin. À la fin de l'an dernier, le gouvernement a lancé un appel d'offres pour une flotte de brise-

glace et, la semaine dernière, nous y avons répondu avec une série de propositions de valeur. Si nous faisons les choses correctement, cela permettra au Canada d'avoir une présence plus continue dans le Nord et stimulera le commerce en offrant un meilleur soutien aux propriétaires de navires grâce aux brise-glace dans le Sud.

Je pense que, en ce qui concerne la Stratégie nationale d'approvisionnement en matière de construction navale dans son ensemble, chacun semble prêcher pour sa province, mais on ne peut vraiment pas politiser la question. C'est une situation simple. Il y a suffisamment de travail ici pour tout le monde, et il faut prendre une décision sensée qui profitera à l'ensemble du Canada, surtout aux membres des Forces canadiennes, aux employés de la Garde côtière et, bien sûr, aux contribuables canadiens.

Le fait est que le gouvernement est libre de réformer la stratégie de construction navale. C'est normal; vous pensez avoir une excellente idée, mais comme elle n'aboutit pas, vous retournez à la case départ. Les ententes-cadres qui jettent les bases de la Stratégie nationale d'approvisionnement en matière de construction navale sont non contraignantes. Nous ne suggérons pas qu'il faille les annuler et recommencer, mais plutôt qu'il faille y apporter des ajustements et utiliser les capacités dont nous disposons.

Pour en revenir à la stratégie nationale de construction navale du Royaume-Uni, c'est vraiment une question de mettre fin au monopole, d'utiliser toutes les capacités de construction navale dont on dispose dans un pays et d'encourager les constructeurs navals à considérer les contrats gouvernementaux comme une base à partir de laquelle ouvrir d'autres débouchés commerciaux et assurer ainsi la viabilité de l'industrie.

Pour en revenir à l'Allemagne, lorsqu'ils ont construit le même design comme navire de soutien interarmées, ils l'ont fait en seulement quelques années et au quart du coût que le Canada prévoit actuellement. La raison étant qu'ils ont construit des blocs ou des sections de navire dans différents chantiers navals à la grandeur du pays, comme le Royaume-Uni l'a fait dans le cas des porte-avions. Cela a accéléré la livraison des navires, réparti les retombées économiques régionales et réduit les effets inflationnistes que les retards avaient causés, si bien que cela a fait baisser les coûts globaux. Cette situation n'a que du bon.

Voilà pourquoi la plupart des pays constructeurs navals font les choses de cette façon. Même à Davie, nous produisons depuis de nombreuses années des sections de navires, comme des sections de la proue et des gouvernes de profondeur pour la marine des États-Unis. Récemment, lorsque nous avons construit et exporté une catégorie de navires de soutien en mer pour la Norvège, nous avons construit des sections de navires dans cinq chantiers navals et aciéries au Québec.

C'est notre première recommandation : utiliser toutes les capacités disponibles. Il y a suffisamment de travail pour tout le monde.

Notre deuxième recommandation est de construire un deuxième pétrolier ravitailleur d'escadre de la classe Resolve pour permettre d'accorder la priorité au brise-glace polaire tout en assurant la pleine disponibilité de la marine à court terme. Comme l'Arctique devient un secteur d'opérations de plus en plus stratégique, le Canada ne peut vraiment pas se permettre d'attendre encore dix ans d'avoir un brise-glace polaire. Parallèlement, il doit accélérer le programme de brise-glace provisoire, qui est actuellement en demande. La marge de manœuvre dont on dispose pour s'assurer d'avoir une poignée de brise-glace puissants et modernes est limitée en raison du ralentissement dans l'industrie gazière et pétrolière. Nous devons étudier les faits et agir en conséquence.

La dernière recommandation, et non la moindre, est de s'assurer que les coûts sont justes et raisonnables. Tout le monde devrait être fier de la construction navale et des chantiers navals nationaux, surtout dans une des plus grandes nations maritimes au monde.

Merci. Si vous êtes de passage à Québec, j'aimerais vous inviter à venir visiter Davie.

• (1555)

Le président: Merci de votre témoignage.

Par souci de gestion du temps, nous allons procéder à des séries de sept minutes. Nous avons pris un peu plus de temps que j'avais espéré, mais il était important que nous écoutions ce que vous aviez à nous dire. Je vous en remercie.

Cela étant dit, nous allons entamer la première série de questions de sept minutes avec le nouveau membre du comité de la défense, M. Robillard.

La parole est à vous.

[Français]

M. Yves Robillard (Marc-Aurèle-Fortin, Lib.): Merci, monsieur le président.

Permettez-moi de prendre un bref moment pour vous dire que c'est un privilège pour moi de prendre la parole pour la première fois dans le cadre des travaux de ce comité. En tant qu'ancien officier des cadets de l'Aviation royale du Canada, le fait de siéger maintenant au Comité permanent de la défense nationale est pour moi un honneur et une responsabilité que je prends avec le plus grand des sérieux.

Cela étant dit, ma question s'adresse à M. Vicefield.

Pouvez-vous nous dire combien d'employés des entreprises Davie et Federal Fleet Services travaillent présentement à la réalisation du projet de conversion du *MV Asterix*?

[Traduction]

M. Alex Vicefield: Je pense que c'est une question pour Spencer.

• (1600)

[Français]

M. Spencer Fraser: Je vous remercie de la question, monsieur Robillard.

À l'heure actuelle, au chantier naval de Lévis, il y a environ 550 personnes qui travaillent directement sur ce projet. Les chiffres varient d'un mois à l'autre selon les travaux qui sont exécutés. Étant donné que notre entreprise, Federal Fleet Services, va commencer son service auprès de la Marine royale canadienne en septembre, nous augmentons nos effectifs. Nous embauchons donc des personnes qui formeront l'équipage sur le navire. En septembre, nous compterons environ 100 employés.

M. Yves Robillard: Monsieur Vicefield, au chantier Davie, comment progresse à ce jour la conversion du *MV Asterix* en pétrolier ravitailleur? Pouvez-vous faire le point sur l'état d'avancement du projet?

[Traduction]

M. Alex Vicefield: Oui, je peux répondre à cette question. Il avance très bien, en fait.

Je pense que ce qu'il y a d'intéressant pour nous est qu'il s'agit du premier contrat que nous avons entrepris qui ne soit pas un ancien projet, c'est-à-dire que ce n'est pas un projet que nous avons repris lorsque nous avons acheté le chantier naval. Il nous a permis d'utiliser nos nouveaux systèmes. Nous disposons de systèmes vraiment de pointe.

Le projet est en avance de 15 % sur le calendrier d'exécution. Il est terminé à environ 68 %. Nous sommes bien partis pour livrer le navire en septembre cette année.

[Français]

M. Yves Robillard: D'après vous, y a-t-il des difficultés liées au fait qu'on convertit un navire civil en bâtiment naval?

Y a-t-il eu des complications ou des délais depuis le début des travaux en mai 2016?

M. Spencer Fraser: Il faut savoir que les systèmes installés à bord de bateaux de ravitaillement comme le *MV Asterix* sont des systèmes qui ont fait leurs preuves. Nous faisons affaire avec une compagnie de Toronto qui s'appelle Hepburn Engineering et qui fabrique de l'équipement de ravitaillement. Il y a 40 ans que cette compagnie fabrique des systèmes de ce genre pour les forces navales partout dans le monde. Seules quatre compagnies dans le monde fabriquent ce genre d'équipement.

Il faut aussi savoir qu'un bâtiment de ravitaillement ne comporte pas de systèmes d'armement ou de systèmes assujettis à l'évolution technologique. Ce sont des systèmes déjà connus. C'est donc moins complexe que de construire un navire de guerre.

[Traduction]

M. Alex Vicefield: J'aimerais ajouter un point. Convertir un navire commercial n'a rien de nouveau. Le Royaume-Uni l'a fait, de même que les États-Unis et l'Australie. C'est novateur pour le Canada, et la conversion d'un navire en pétrolier ravitailleur d'escadre représente une innovation, mais le fait de convertir un navire commercial en bâtiment naval n'a rien de nouveau.

Pour en revenir au Royaume-Uni, lorsqu'ils ont livré le NSM *Ocean* dans les années 1990, c'était l'un des premiers navires militaires, disons, qui était construit selon des normes commerciales. C'est aussi quelque chose, je pense. Vous pouvez prendre pour exemple les programmes navals des États-Unis comme le navire de combat en zone littorale, qui ne fait pas entièrement partie de la catégorie commerciale, mais dont une bonne partie de l'équipement est, en fait, de l'équipement commercial dont les spécifications ont été rehaussées à un type de niveau militaire.

M. Yves Robillard: Monsieur le président, je vais partager mon temps avec Mme Leona Alleslev.

Le président: La parole est à vous.

Mme Leona Alleslev (Aurora—Oak Ridges—Richmond Hill, Lib.): Merci beaucoup d'être venus.

Comme c'est intéressant. J'aimerais parler davantage du type de structure que vous avez pour la gestion de projets. Il est clair que nous sommes préoccupés, pas nécessairement de votre programme, mais certainement de la construction navale en général en ce qui concerne les coûts, les délais, la qualité, les produits livrables, les résultats, etc.

Je crois comprendre que vous êtes en avance sur votre calendrier d'exécution, mais pourriez-vous nous donner plus de détails concernant les contrôles, la planification intégrée de projet, que vous avez peut-être dans toute votre installation, et la façon dont vous vous en sortez côté résultats, qualité, délais, coûts et budget?

M. Alex Vicefield: Je dirais, en premier lieu, que ce n'est pas un nouveau programme typique de construction navale. Ce qui est intéressant ici, comme Spencer l'a dit, c'est que nous assumons tout le risque du programme. Le gouvernement ne nous versera pas un sou tant que nous ne lui aurons pas livré le navire. Nous avons obtenu un financement auprès de sources privées pour la livraison du navire, que nous louerons ensuite au gouvernement.

Mme Leona Alleslev: Y a-t-il alors des sanctions si vous ne le livrez pas en septembre?

M. Alex Vicefield: Oui, il y en a. Le contrat stipule que la période de location serait réduite du nombre équivalent de jours en retard, mais cela ne risque pas de se produire. À l'heure actuelle, nous sommes en avance de 15 %; ce n'est donc pas une éventualité que nous envisageons.

En ce qui a trait à la complexité de cette conversion, la tâche n'est pas très compliquée. Songeons aux projets que nous avons réalisés dans le passé, comme la construction d'un navire au complet ou la conversion en un navire poseur de canalisations — par exemple, pour le marché gazier —, à bord duquel il y a une foule de systèmes, tous interdépendants, d'où l'ampleur du risque encouru, car dès qu'un système ne fonctionne pas, c'est tout le navire qui tombe en panne. Par contre, dans le cas du navire en question, on garde les moteurs existants. Il s'agit littéralement de remplacer les cales de conteneurs par des réservoirs de carburant et des cabines.

Certaines pièces exigent beaucoup de travail, mais il n'y a pas de risque grave. Ce n'est pas comme si, au mois de septembre, le navire n'allait pas fonctionner. Il fonctionne déjà. Le tout se trouve déjà à bord du navire.

• (1605)

Mme Leona Alleslev: Parfait.

Vous avez parlé de capacité. Pourriez-vous nous donner une idée de la surcapacité de votre chantier naval?

M. Alex Vicefield: Volontiers. Davie peut construire sept navires en tout temps. À l'heure actuelle, nous en construisons trois.

Le président: J'ai bien l'impression que vous avez encore beaucoup à dire à ce sujet, mais nous pourrions y revenir si nous en avons l'occasion.

Je cède maintenant la parole à Mme Gallant.

Mme Cheryl Gallant (Renfrew—Nipissing—Pembroke, PCC): Monsieur Vicefield, vous avez parlé de la réussite de l'approvisionnement au Royaume-Uni dans le domaine de la construction navale. Non...?

M. Alex Vicefield: Tout n'a pas été rose au Royaume-Uni. Sir John Parker, un homme d'affaires provenant notamment de l'industrie de l'aéronautique et un membre du conseil d'administration d'Airbus, a examiné comment l'industrie de la construction navale fonctionne et comment cela a donné lieu à des monopoles, empêchant ainsi la création d'une industrie viable, axée sur l'exportation, etc.

La nouvelle stratégie nationale en matière de construction navale du Royaume-Uni est là pour remédier à une situation fort déplorable.

Mme Cheryl Gallant: Parmi les pays qui disposent d'une stratégie efficace, mentionnons l'exemple du Danemark. On y trouve un système qui permet de respecter les budgets et les échéanciers. Dans de telles stratégies efficaces, y a-t-il un seul gestionnaire de projet, c'est-à-dire une seule personne qui surveille un projet du début à la fin, ou le projet est-il simplement attribué à des entités gouvernementales amorphes pour qu'elles interagissent entre elles,

sans que personne n'assume la responsabilité de quoi ce soit, si bien que, 20 ans plus tard, on se retrouve avec rien de concret?

M. Alex Vicefield: Dans l'industrie de la construction navale commerciale et de la marine marchande, nous sommes habitués à des projets faisant l'objet d'une gestion très allégée. Lorsque je suis arrivé au Canada, je venais de cette école de pensée. Tout reposait sur une exécution rapide et peu coûteuse, quoique très spécialisée et de très grande qualité, parce que je venais du marché pétrolier et gazier, ce qui est encore plus complexe, à bien des égards, que la construction de navires militaires.

Selon moi, la différence, c'est qu'on construit des milliers de navires de ce genre, alors que, dans le cas de navires militaires, on n'en construit peut-être pas beaucoup. Voilà pourquoi, au sein du gouvernement ou des parties qui supervisent le projet, on risque de ne pas avoir ce degré d'expérience.

Spencer pourrait peut-être apporter d'autres précisions.

M. Spencer Fraser: Ce qui est unique dans ce projet, c'est que lorsque nous avons entamé les travaux pour livrer ce... Bien franchement, le *Protecteur* a pris feu en février, puis en juin de la même année, on a jugé que le *Preserver* n'était plus en mesure de retourner en mer à cause de son usure progressive. En proposant une solution d'exécution accélérée, nous ne tenions pas à avoir une résistance bureaucratique à n'en plus finir.

Dans mes observations, j'ai expliqué comment, pour bon nombre des règles que nous avons examinées, nous avons dû nous dire : « Cela ne contribue pas vraiment à la réussite. Pourquoi le faisons-nous? Quelles sont les lignes directrices relatif à tel ou tel élément? » Nous nous sommes entendus sur la prestation de service. Pour revenir à votre point sur les sanctions applicables, nous ne sommes pas payés, et ceux qui financent le projet ne seront pas contents si nous sommes en retard.

Nous avons une structure très simple, très innovatrice... Nous avons évité les exigences à la Frankenstein. Si nous décidons d'installer des appareils de contrôle non compatibles avec les spécifications militaires, afin de pouvoir soumettre des données en cas d'explosion nucléaire, nous essayons de recourir, dans la mesure du possible, à des experts et à des intervenants du secteur pétrolier et gazier qui peuvent obtenir des résultats sans tarder.

Ce qui importe de signaler, c'est que nous avons ici un très bon modèle. Pour l'instant, j'ai une équipe de 10 personnes qui dirigent tout le projet. Sur le chantier naval, il y a une équipe de gestion d'environ 30 ou 40 ingénieurs qui s'occupent des techniques de production et du type de gestion de programme dont vous avez parlé. Il y a un seul gestionnaire de projet.

Par ailleurs, le gouvernement retient les services d'un évaluateur indépendant qui vient sur le chantier une fois par mois et qui jouit d'un accès sans entrave pour vérifier l'avancement du projet, après quoi nous obtenons des commentaires. Nous avons également une sorte de groupe de gouvernance, dans le cadre duquel nous parlons de tout problème qui se présente. Touchons du bois, car, pour le moment, comme M. Vicefield l'a dit, nous sommes en avance sur notre calendrier.

• (1610)

M. Alex Vicefield: Je crois qu'au début du projet, on nous a dit que la marine a besoin d'un navire et que c'est urgent puisqu'il n'y a aucun navire de ravitaillement. On veut que nous en construisions un, et c'est ce que nous allons faire de manière rapide et simple, en plus de fournir tous les systèmes militaires voulus afin d'assurer une interopérabilité complète avec la flotte.

Pour revenir à la question de savoir quels facteurs contribuent à l'efficacité des chantiers navals et comment les projets de construction navale finissent par être couronnés de succès, il suffit d'examiner certains des projets réalisés en Europe. Comme je l'ai dit, on trouve cinq chantiers navals en Allemagne, et chacun d'eux construit des superblocs, tous destinés à un chantier précis. Les blocs sont totalement équipés, c'est-à-dire qu'ils sont déjà dotés de tous les tuyaux et systèmes électriques. Ils sont ensuite emboîtés les uns dans les autres, ce qui se fait rapidement. D'ailleurs, la rapidité est le facteur le plus décisif dans tout projet de construction navale. Plus on met du temps à terminer un projet, plus l'inflation s'accumule. Les coûts peuvent monter en flèche, comme c'est le cas au Canada.

Mme Cheryl Gallant: Monsieur Vicefield, vous avez décrit la stratégie nationale en matière de construction navale comme étant un programme d'approvisionnement prolongé plutôt qu'un programme visant la commercialisation. Quel serait l'ingrédient manquant ou l'aspect qui fait défaut dans notre stratégie nationale en matière de construction navale, de sorte qu'on puisse passer d'un simple approvisionnement successif à un programme permanent?

M. Alex Vicefield: C'est la capacité. Voilà ce qui manque. Le cadre actuel prévoit une capacité très limitée. Je ne crois pas, en toute honnêteté, que lorsqu'une personne... En fait, d'après ce que j'ai entendu dire, je sais qu'au tout début des discussions sur le renouvellement de la flotte fédérale, personne n'avait envisagé que le chantier naval Davie n'y participerait pas. C'est le seul chantier naval de grande envergure au Canada. On ne l'a pas inclus dans le projet et, selon moi, c'est ce qui a mené aux problèmes auxquels on fait face aujourd'hui.

Mme Cheryl Gallant: Monsieur Fraser, pourriez-vous expliquer plus en détail la relation entre votre entreprise et le chantier naval Davie?

M. Spencer Fraser: Dans l'industrie du transport maritime à l'échelle mondiale, les navires constituent habituellement des entreprises à vocation unique. Il en est ainsi pour diverses raisons — une question de tradition. Par conséquent, Federal Fleet Services est en fait une entreprise qui est complètement indépendante du chantier naval Davie.

Nous avons reçu une commande, comme ce serait le cas entre n'importe quelles deux entités juridiques, afin de convertir le navire. Ensuite, notre entreprise doit s'occuper d'un tout autre volet, soit l'équipage et l'accroissement de la capacité, pour revenir à la question de M. Robillard sur la mise en oeuvre progressive du service.

Nous faisons partie du groupe d'entreprises Inoceca, dont M. Vicefield est le président. Nous sommes des filiales, mais c'est tout. Je relève d'un autre conseil d'administration. Bref, il y a une relation contractuelle entre nous et Davie.

Mme Cheryl Gallant: D'accord. Vous assurerez donc l'équipage, et le personnel militaire sera à bord au moment des ravitaillements.

M. Spencer Fraser: C'est cela.

Mme Cheryl Gallant: À qui revient la responsabilité : aux militaires ou aux civils?

M. Spencer Fraser: Ce type d'activité n'est pas unique en soi.

Le président: Il vous reste environ 15 secondes.

M. Spencer Fraser: Il existe plusieurs précédents relatifs à ce type d'activité, comme l'entraînement aérien multinational ou le programme d'entraînement pour les systèmes de combat aérien.

M. Alex Vicefield: Permettez-moi de vous interrompre.

M. Spencer Fraser: Allez-y.

M. Alex Vicefield: En gros, c'est l'équipe de Federal Fleet Services qui assurera l'équipage, la timonerie, l'entretien des moteurs, etc. La marine, quant à elle, s'occupera de toutes les manoeuvres d'apportage. Voilà la réponse simple.

Mme Cheryl Gallant: Merci.

Le président: Monsieur Garrison, vous avez la parole.

M. Randall Garrison (Esquimalt—Saanich—Sooke, NPD): Merci beaucoup, monsieur le président.

Bon retour à tous, après ce que j'appelle le « congé hivernal ».

Bienvenue aux deux nouveaux membres du Comité. Je suis heureux de vous voir, tous deux, ici.

Je tiens à remercier nos témoins de leur exposé, mais je dois dire qu'en tant que député qui représente la côte Ouest, vos observations me posent quelque peu problème. Je suppose que certains diraient, au mieux, que votre exposé se voulait une tentative de rouvrir le processus d'appel d'offres lancé dans le cadre de la dernière stratégie en matière de construction navale. Au pire, d'autres qualifieraient cela de rancune.

Voici la vraie question que je me pose. Vous semblez avoir insinué que ceux qui ont obtenu les contrats ne font pas leur travail. Je me demande si cette situation est davantage liée à l'administration de la stratégie en matière de construction navale et aux modifications qui y ont été apportées, comme le fait de changer la conception du navire de ravitaillement en passant d'un modèle unique à un modèle standard. Après tout, ces décisions ont été prises non pas par les soumissionnaires, mais par le gouvernement canadien.

La conséquence pour la côte Ouest, c'est que Seaspan ne fait rien. Certes, elle construit déjà des navires pour Pêches et Océans, et elle déposera les structures d'acier du navire de ravitaillement un peu plus tard dans l'année, mais il a fallu attendre que la conception soit terminée. On ne peut pas installer les charpentes en acier des navires tant qu'on n'a pas le plan de conception.

Je suppose que c'est là ma première question. Vous semblez soutenir que c'est la faute du chantier naval si nous n'avons encore pas pu mettre des navires à l'eau, alors que j'estime, pour ma part, que cette situation est peut-être attribuable aux modifications apportées par le gouvernement canadien, surtout le dernier, si bien que les règles du jeu n'arrêtent pas de changer.

● (1615)

M. Alex Vicefield: Si vous parlez de la société Seaspan en particulier, je pense qu'elle construit des remorqueurs et des barges de très bonne qualité, mais de là à construire des... Selon moi, elle peut acquérir les capacités nécessaires pour construire de petits navires de qualité pour la Garde côtière, comme c'était initialement prévu dans la lettre qui vous a été remise, si je ne me trompe pas.

Avez-vous reçu la lettre?

M. Randall Garrison: Oui.

M. Alex Vicefield: De là à construire des navires auxiliaires de 180 mètres, ce ne sera pas une tâche facile.

M. Randall Garrison: Je m'abstiendrai de me lancer dans ce débat. Chose certaine, dans l'installation de Victoria, on construit certains des plus gros navires de croisière au monde. On y bâtit de très gros navires.

M. Alex Vicefield: La réfection de navires est une tout autre affaire.

M. Randall Garrison: Eh bien, évitons de nous aventurer sur ce terrain.

Le deuxième point que vous avez évoqué, c'est la possibilité, en quelque sorte, de...

M. Alex Vicefield: Combien de blocs sont construits à Seaspan pour le navire de soutien interarmées?

M. Randall Garrison: Je ne vais pas m'engager dans ce débat avec vous, comme je viens de le dire.

L'autre point que vous avez proposé, c'est la possibilité de faire en sorte que les contrats en vigueur excluent celui relatif au deuxième navire de ravitaillement afin de l'accorder à votre...

M. Alex Vicefield: Non.

M. Randall Garrison: Vous avez dit que Davie vous avait confié les travaux de construction.

M. Alex Vicefield: Non, ce n'est pas ce que nous avons proposé. Notre argument était plutôt le suivant: sachant que Davie dispose maintenant d'une solution pour répondre à ce besoin urgent de navires de ravitaillement, vous pourriez revenir sur la décision prise en 2013 par le gouvernement précédent, décision qui accordait la priorité aux navires de ravitaillement plutôt qu'au brise-glace polaire, et vous pourriez faire construire le brise-glace polaire en premier lieu. Nous pourrions construire un deuxième *Resolve* pour aller de l'avant, et si vous voulez toujours procéder à la construction du navire de soutien interarmées plus tard...

M. Randall Garrison: Mais il y a une entreprise qui a déjà obtenu un contrat pour faire ce travail.

M. Alex Vicefield: Pour faire quoi, pardon?

M. Randall Garrison: Pour construire un deuxième navire de ravitaillement.

M. Alex Vicefield: Lequel?

M. Randall Garrison: Cela fait partie de l'offre pour laquelle Seaspan a soumissionné.

M. Alex Vicefield: Mais nous venons d'obtenir un contrat du gouvernement pour effectuer ce travail.

M. Spencer Fraser: À vrai dire, loin de nous l'idée d'interférer avec le travail que Seaspan s'est vue confier aux termes de la lettre d'intérêt ou de l'accord-cadre. Ce n'est pas l'intention. L'intention est plutôt de souligner qu'à l'heure actuelle, le système ne produit rien.

Au chapitre 10 du rapport demandé par M. Emerson l'an dernier, on affirme que les navires rouillent plus rapidement qu'ils ne peuvent être remplacés dans le cadre des marchés conclus par le gouvernement du Canada à cette fin. Cela s'applique aux traversiers, cela s'applique aux brise-glaces, et cela s'applique aux navires de guerre. Le gouvernement canadien se retrouvera malheureusement dans la situation où il devra acheter des navires à l'étranger pour les faire venir au pays, ce qui laissera une foule de travailleurs de la classe moyenne en plan. Une quantité de gens seront sans travail à cause d'un problème de planification.

Monsieur Garrison, je sais où vous voulez en venir, et nous n'essayons pas de vous mettre dans l'embarras. Je crois que ce que M. Vicefield tentait de souligner, c'est que les circonstances ont changé depuis sept ans, depuis le début de cette initiative. Pour les économies d'argent et de temps, et compte tenu de ce qui se passe dans l'Arctique, il est probablement important de préciser que nous ne voulons pas enlever du travail à Seaspan. Nous pourrions peut-être leur confier la construction d'un brise-glace, le *Diefenbaker*, pour commencer, puis nous laisser terminer un deuxième navire

Resolve afin de répondre aux besoins de la marine, puis leur laisser terminer le NSI.

Soyons réalistes : ce sont des projets qui s'étendent sur 10 ans, mais il est difficile de croire que nous aurons un brise-glace Arctique d'ici 10 ans. Je vous mets au défi de trouver un expert de calibre international qui serait prêt à mettre sa réputation en jeu à cet égard. Entre-temps, les Russes sont en train de construire 11 brise-glaces, dont 7 brise-glaces nucléaires, si je ne m'abuse.

Nous n'essayons pas de nous immiscer dans ces affaires. Ce n'est pas notre intention. Essentiellement, notre message vise à mettre l'accent sur la capacité. Nous travaillons avec une foule d'entreprises et une bonne partie de notre production se fait sur la côte ouest, alors nous attirons les emplois. Nous avons une équipe pancanadienne. Tout ce que nous disons, c'est que la capacité actuelle ne produit pas de navires. Nous voulons aider le gouvernement du Canada à produire des navires et à attirer des emplois au Canada.

Je veux revenir sur quelque chose que j'ai dit au début de mon exposé, nommément que nous sommes très reconnaissants envers le gouvernement du Canada, puisqu'il y a trois nations qui ont présentement les yeux sur le navire de ravitaillement de la classe *Resolve*. Nous sommes concurrentiels en matière de prix et de capacité, et elles veulent des produits de « qualité canadienne ». Nos fournisseurs de premier échelon de partout au Canada sont formidables. À l'heure actuelle, les gens des autres pays regardent ce que font Davie et Federal Fleet Services et ils disent : « Nous adorons votre modèle. Nous n'en revenons tout simplement pas. Nous aimerions mettre la main là-dessus. »

Est-ce qu'une telle chose se produit ailleurs? Je ne le pense pas.

Nous ne sommes pas ici pour critiquer. Nous cherchons seulement à dire que nous avons quelque chose qui fonctionne bien. Tout à l'heure, M. Vicefield a parlé de 1 200 travailleurs.

[Français]

Monsieur Robillard, il y a 2 000 autres personnes qui attendent un emploi sur le chantier.

[Traduction]

Nous sommes opérationnels. Les infrastructures n'ont pas besoin d'être modifiées. Nous sommes prêts à produire.

• (1620)

Le président: Merci.

La parole est maintenant à Mme Alleslev, pour sept minutes.

Mme Leona Alleslev: Merci beaucoup.

J'aimerais revenir à cette question de capacité. Je crois comprendre que l'arrivée du *Louis S. St-Laurent* a quelque peu été retardée. J'aimerais savoir pourquoi, et savoir si cela a une incidence sur votre capacité excédentaire.

Vous avez également soumissionné sur le plus récent projet. Quelle capacité ce projet mobilisera-t-il, et, si vous obtenez le marché, quelle capacité vous restera-t-il? Donnez-nous une idée de l'ampleur de cette capacité excédentaire dont nous parlons et de ce vous seriez en mesure de faire dans ce contexte.

M. Alex Vicefield: Pour ce qui est du *Louis S. St-Laurent*, je crois que je vais laisser John répondre.

Lorsque vous dites que l'arrivée a été retardée, voulez-vous dire l'arrivée au chantier? Il n'y est pas encore. Je crois qu'il y sera dans quelques semaines.

M. John Schmidt: Il arrivera à la mi-février. Il a dû être redéployé dans le Saint-Laurent pendant un certain temps, ce qui a retardé son arrivée au chantier.

Mme Leona Alleslev: Est-ce que cela a quelque chose à voir avec la capacité de Davie?

M. Alex Vicefield: Il n'est pas encore arrivé, non.

Mme Leona Alleslev: Oui, mais la raison pour laquelle vous ne pouviez pas le recevoir est que vous aviez déjà l'autre navire.

M. Alex Vicefield: Non. C'est un grand chantier naval, même selon les normes internationales. Je dirais que c'est le troisième ou quatrième chantier en importance en Amérique du Nord. C'est un très grand chantier.

Pour ce qui est de la capacité excédentaire, soulignons d'entrée de jeu que nous ne sommes pas limités par la disponibilité de la main-d'oeuvre. Comme Spencer l'a dit, nous employons présentement 1 200 personnes. Nous avons les CV de 2 700 autres personnes, et environ 1 000 d'entre elles sont des constructeurs de navires dûment qualifiés qui sont prêts à travailler, des gens qui ont 10, 20 ou 30 ans d'expérience dans le domaine.

Pour ce qui est des capacités, nous avons deux cales qui sont opérationnelles. Nous avons une moitié de cale sèche et une cale sèche entière. Si nous prenions en charge le programme pour la conversion de certains brise-glaces — ceux que nous nous proposons de racheter du marché pétrolier et gazier —, nous aurions quand même la capacité voulue pour de nouveaux bâtiments, puisque nous avons les cales de construction. Si vous venez sur place, je me ferai un plaisir de vous montrer ce dont je parle. C'est un peu difficile à expliquer ici. Il y a aussi la sous-traitance, comme John le disait.

Nous venons tout juste de livrer deux navires destinés à la Norvège, deux énormes navires de 130 mètres destinés à la construction sous-marine. Pour ce projet, nous avons utilisé les services de six différents chantiers navals et des transformateurs de métaux de partout au Québec, comme nous l'avons proposé pour la Stratégie nationale d'approvisionnement en matière de construction navale. Les blocs sont construits dans différents chantiers, puis ils sont acheminés par barge, par camion ou par train jusqu'à notre chantier, où nous nous occupons de les assembler. C'est vraiment ce que tout le monde devrait faire.

Mme Leona Alleslev: Pouvez-vous nous donner une idée des proportions de vos marchés gouvernementaux et commerciaux?

M. Alex Vicefield: Est-ce que vous voulez parler du gouvernement fédéral ou du gouvernement provincial? En ce qui concerne le gouvernement fédéral, je dirais que c'est à peu près moitié-moitié. Lorsque nous sommes arrivés au chantier, les marchés étaient commerciaux à 100 % durant les deux premières années. Ensuite, nous avons commencé à faire du travail pour la Garde côtière. Jusqu'ici, nous avons exécuté quatre projets de brise-glaces pour la Garde côtière, alors nous avons fait une certaine transition.

Lorsque nous sommes arrivés au chantier, le marché pétrolier et gazier était encore en bonne santé. Bien entendu, c'est un domaine qui a vraiment périclité depuis.

Outre la construction de navires pour le gouvernement, les chantiers maritimes canadiens sont surtout au service des compagnies de traversiers — de gros traversiers — et du marché pétrolier et gazier.

Mme Leona Alleslev: Donc, vous dites que vous partagez vos activités à parts à peu près égales entre le secteur gouvernemental et le secteur commercial.

M. Alex Vicefield: Présentement, nous sommes aussi en train de construire deux traversiers au gaz naturel liquéfié.

Mme Leona Alleslev: D'accord.

Pour que nous puissions comprendre quel poids nous avons dans ce secteur qui doit répondre à la demande, pouvez-vous nous donner une idée des différences qui peuvent exister entre les deux en ce qui concerne la structure des coûts, la viabilité ou la rentabilité?

M. Alex Vicefield: Parlez-vous des marchés du gouvernement fédéral?

Mme Leona Alleslev: Je veux dire entre le secteur gouvernemental et le secteur commercial.

M. Alex Vicefield: Pour ce qui est des profits, je crois que vous devriez parler à Spencer.

Mme Leona Alleslev: Je ne cherche évidemment pas à ce que vous nous livriez vos secrets. Je tiens seulement à savoir comment les deux secteurs se comparent?

M. Spencer Fraser: Lorsque le gouvernement du Canada opte pour un fournisseur unique, voilà en gros ce qui se passe.

Sans entrer dans les détails, disons que, durant la Première Guerre mondiale, il y a eu deux controverses, soit la crise de la conscription et la question du mercantilisme guerrier. Le Canada possède un certain nombre d'instruments pour assurer un contrôle très rigoureux des coûts et contrer le mercantilisme. Dans mon exposé, j'ai mentionné que Services publics et Approvisionnement Canada procède actuellement à l'examen des politiques en matière de coûts et de profits. Les coûts sont évalués. La politique canadienne sur les coûts n'a pas grand-chose à se reprocher. Un groupe entier de vérificateurs se rend sur place, évalue vos coûts et vous dit de quoi il retourne.

Il y a également toute cette discussion au sujet du profit. Le Royaume-Uni a déjà dit que lorsque le marché est mince, il faut des contrats ciblés ou des fournisseurs uniques. Mis à part ce qu'Alex a dit, le Royaume-Uni a affirmé il y a de nombreuses années qu'il faut quelqu'un avec un sens prononcé des affaires pour s'asseoir et regarder...

● (1625)

Mme Leona Alleslev: Ceci est un marché à fournisseur unique et il s'agit d'une location. Il est donc très difficile d'avoir une analyse de bonne tenue pour déterminer si nous en avons oui ou non pour notre argent par rapport aux valeurs du marché. Tout ce que je cherchais à savoir c'est si vous avez une préférence ou s'il existe une quelconque structure économique qui vous rend le travail commercial plus alléchant que le travail gouvernemental ou l'inverse, comme c'est le cas ici, c'est-à-dire cette situation où vous assumez tous les risques et obtenez par conséquent le pouvoir de dicter les coûts de la location.

M. Spencer Fraser: Ce que je soutiens, et je crois que cela s'apparente à la question que vous posez — c'est-à-dire cet aspect névralgique qui se perd dans nos discussions sur l'approvisionnement : l'importance fondamentale de la politique sur les coûts et les profits —, c'est que le profit que nous retirons de la location que nous avons négociée avec le gouvernement du Canada est conforme aux exigences de la politique de l'État en la matière. Le problème qui se pose — et je crois que c'est à cela que tendent vos questions —, c'est que si vous êtes un chantier naval qui ne fait que des travaux gouvernementaux, tous les frais généraux d'un projet ne serviront qu'à ce seul navire. Sur le plan mathématique, il est facile de comprendre que si vous passez ensuite à un navire qui ne fait pas partie d'un marché gouvernemental, c'est la moitié des frais généraux du chantier qui seront affectés à ce navire. Il est par conséquent peu tentant d'essayer d'obtenir du travail du secteur commercial si votre chantier tourne à 100 % avec du travail gouvernemental. Or, nous ne sommes pas structurés de cette façon. Nous n'avons pas d'accord-cadre qui nous garantit l'équivalent de 30 années d'ouvrage.

En terminant, je me dois de préciser que le risque que vous devez prendre pour réaliser un profit devrait correspondre à l'ampleur du risque que vous assumez avec le privé. Si quelqu'un vous dit que vous aurez l'équivalent de 30 années d'ouvrage et que des milliards de dollars sont en jeu... Aux termes de la politique du Canada en matière de profit, l'État ne peut permettre qu'entre 1 et 7 % de profit. La question est donc la suivante : si le risque contractuel est au-dessus de cela, allons-nous nous conformer à ces politiques? Je crois que c'est quelque chose qui doit être examiné. Le vérificateur général a d'ailleurs fait des observations à ce sujet.

Mme Leona Alleslev: Merci beaucoup.

Le président: Merci de ces précisions. Nous allons maintenant passer aux questions à cinq minutes, en commençant par Mark Gerretsen.

Vous avez la parole.

M. Mark Gerretsen (Kingston et les Îles, Lib.): Merci beaucoup, monsieur le président.

J'aimerais comprendre un peu mieux le fonctionnement de Davie. J'ai deux questions à cet égard. Je crois comprendre que l'entreprise a soumissionné pour la Stratégie nationale de construction navale et qu'elle souhaite être considérée comme un centre d'excellence. Par ailleurs, en répondant à une question, M. Fraser a affirmé que le chantier comptait environ 515 employés.

Est-ce exact?

M. Alex Vicefield: Il y a environ 1 200 employés.

M. Mark Gerretsen: Toutes mes excuses.

M. Spencer Fraser: C'était le nombre d'employés particulier pour notre projet.

M. Mark Gerretsen: Merci.

Pouvez-vous nous décrire l'état dans lequel se trouvait l'entreprise au moment où elle a présenté cette soumission et nous dire combien d'employés elle pouvait avoir à l'époque?

M. Alex Vicefield: Nous n'étions pas là à ce moment-là. En 2009, juste après que cette lettre a été envoyée, Davie a fait faillite. Il y avait environ 20 personnes sur le chantier à cette époque. On se contentait en quelque sorte de maintenir les installations. Il ne s'y produisait rien. Comme c'était avant notre arrivée, je ne connais pas les détails, mais disons que le chantier a été réanimé à la dernière minute afin de présenter une soumission susceptible de le tirer de la faillite.

M. Mark Gerretsen: Qu'entendez-vous par « c'était avant notre arrivée »?

M. Alex Vicefield: Nous avons acheté le chantier en 2012. Avant cela, nous n'étions pas au Canada. À l'époque, John travaillait pour Irving et...

M. Mark Gerretsen: Vous avez acheté la survaleur de l'entreprise, je présume.

M. Alex Vicefield: Nous avons acheté l'entreprise.

M. Mark Gerretsen: Et vous avez du même coup acheté sa survaleur ou plutôt, en l'occurrence, l'absence de survaleur.

M. Alex Vicefield: Je ne sais pas. Que voulez-vous dire?

M. Mark Gerretsen: Vous avez acheté l'entreprise.

M. Alex Vicefield: Nous l'avons achetée en 2012.

M. Mark Gerretsen: Dans votre communiqué de presse, vous vous désignez en tant que « centre d'excellence du Canada en matière de réparation et d'entretien des navires du gouvernement fédéral ». J'aimerais savoir comment vous en êtes arrivés à ce titre. Je sais en effet que le gouvernement a désigné les chantiers navals de Vancouver et de Halifax comme centres d'excellence, mais je n'ai pas entendu dire que le gouvernement avait donné le même titre à Davie. J'aimerais savoir comment Davie a obtenu ce titre.

M. Alex Vicefield: Nous nous considérons comme un centre d'excellence puisque ceci serait le cinquième programme pour lequel nous aurions réaménagé et mis à niveau l'un des plus gros brise-glace du gouvernement canadien. Voilà pourquoi nous sommes devenus un centre d'excellence dans ce domaine.

Pour ce qui est de la question proprement dite, je pense que le gouvernement, aux termes de l'accord-cadre de la Stratégie nationale d'approvisionnement en matière de construction navale, qui est cet arrangement non contraignant en vertu duquel il peut négocier des contrats avec ces deux chantiers... J'ai perdu le fil de mes pensées. Cela ne comprend pas la réparation de navires. L'accord ne porte que sur les projets de construction navale, alors tout ce qui concerne les contrats de service pour la réparation des navires de la future flotte navale et de la flotte navale existante sera soumis à une demande de propositions publique et ouverte.

• (1630)

M. Mark Gerretsen: D'accord. Dans le même communiqué de presse, Davie affirme qu'elle a le chantier qui offre la plus grande capacité et le plus d'expérience.

Pouvez-vous nous expliquer quelles mesures vous ont permis d'affirmer une telle chose?

M. Alex Vicefield: Pour ce qui est de la capacité, de la taille, c'est une évidence. Vous n'avez qu'à regarder la capacité de production d'acier ou les infrastructures de mouillage.

Je vous demande pardon, quel était l'autre élément?

M. Mark Gerretsen: Je tiens seulement à savoir comment vous êtes arrivés à vous proclamer comme étant le chantier qui offre la plus grande capacité et le plus d'expérience...

M. Alex Vicefield: Pour ce qui est d'être le chantier le plus expérimenté, vous devez savoir que Davie est le seul chantier naval encore présent au Canada à avoir bâti des navires de guerre. Sept cents navires y ont été construits, dont des navires de guerre de grande envergure.

M. Mark Gerretsen: Peut-on dès lors présumer que c'est ce qui vous a porté à formuler cette affirmation?

M. Alex Vicefield: Il s'est construit plus de navires sur ce chantier que dans beaucoup d'autres chantiers à travers le monde.

M. Mark Gerretsen: D'accord.

Je n'ai qu'une autre question, et elle concerne la sécurité. Vous n'êtes pas sans savoir que c'est une question de toute première importance pour le gouvernement — comme pour l'ensemble des Canadiens —, et je suis certain que vous êtes aussi de cet avis. J'ai cru comprendre que Davie a récemment offert au gouvernement de lui fournir un navire pour transporter du pétrole, ce qu'elle a fait par l'intermédiaire d'une soumission spontanée. Or, normalement, le pétrole doit être transporté dans un navire à double coque, ce qui n'est pas le cas du navire que vous avez proposé.

M. Alex Vicefield: C'est un navire à double coque.

M. Mark Gerretsen: Vraiment? D'accord.

M. Alex Vicefield: On ne construit plus de pétroliers sans double coque.

M. Mark Gerretsen: Vous n'avez pas demandé au gouvernement fédéral d'exempter le navire de l'exigence relative à la double coque.

M. Alex Vicefield: Non. Absolument pas.

M. Mark Gerretsen: D'accord.

Merci, monsieur le président.

Le président: La parole est à M. Paul-Hus.

[Français]

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

Bonjour à toutes et à tous. Comme je suis député dans la région de Québec, je connais le chantier Davie depuis longtemps. J'ai aussi travaillé longtemps à Lévis.

Il y a eu des années plus difficiles pour le chantier, mais je crois que depuis plusieurs années, soit depuis l'acquisition, les choses vont très bien et que tout est en place pour le reste des choses.

On discute beaucoup de la Stratégie nationale de construction navale. On a créé ce processus pour faciliter la gestion et retirer l'aspect politique du traitement des dossiers, de façon à ce que les chantiers fonctionnent mieux. Or il y a encore des accrochages. Je ne me souviens plus si c'est M. Fraser ou M. Vicefield qui a dit que tout allait très bien en ce qui avait trait aux fonctionnaires.

Si l'aspect politique a été retiré dans le cadre de la stratégie et que tout va bien en ce qui a trait aux fonctionnaires, pouvez-vous me dire quel est le problème à l'heure actuelle?

M. Spencer Fraser: Je vous remercie de la question.

Voici ce que je voulais dire. M. Gerretsen a mentionné plus tôt que lorsque les fonctionnaires changeaient d'idée ou de points de vue, des choses survenaient et des problèmes s'ensuivaient.

Pour ma part, je n'approuve pas l'idée de cette manoeuvre. Je sais ce qui se passe, à savoir que les gens répondent à des demandes politiques. À mon avis, on en revient à la question de la capacité. Dans son dixième chapitre, M. Emerson a dit clairement que la capacité était insuffisante. Les flottes de la Garde côtière canadienne sont en train de rouiller et ne seront pas remplacées à temps.

Nous ne sommes pas ici pour attaquer nos confrères de la côte ouest, mais pour laisser savoir que nous disposons des capacités nécessaires et que nous sommes prêts à faire part de solutions au gouvernement. C'est à ce dernier de décider s'il veut attendre 10, 15 ou 20 ans avant d'appliquer des solutions qui peuvent être appliquées immédiatement.

M. Pierre Paul-Hus: Laissez-vous entendre que le secteur politique s'en mêle tout de même encore?

La décision politique consiste à déterminer si on investit et si on a les milliards de dollars nécessaires pour le faire. À partir du moment où le gouvernement dirait oui, le reste devrait se faire selon la stratégie.

Nous entendons-nous là-dessus?

[Traduction]

M. Alex Vicefield: Je crois que c'est la réforme dont on a besoin en ce moment. Les politiciens doivent jouer un rôle à cet égard en amorçant une réforme et en reconnaissant que ce domaine pose des problèmes.

Comme Spencer et moi-même l'avons dit, nous avons eu une expérience formidable avec la fonction publique et avec les fonctionnaires de Services publics et Approvisionnement Canada lors de l'attribution du contrat et des travaux effectués dans le cadre de ce contrat, mais je crois qu'il y a toujours des gens qui s'accrochent aux politiques d'autrefois même s'il a été prouvé qu'elles ne fonctionnent pas. Ils s'accrochent fortement à ces politiques et soutiennent qu'elles étaient valables depuis le début.

Je ne crois pas que c'est inévitable. Les choses changent. La situation de l'industrie canadienne de la construction navale a changé, et le programme doit tenir compte de cela.

● (1635)

[Français]

M. Pierre Paul-Hus: D'accord.

Ma question se situe hors du contexte gouvernemental. Les chantiers canadiens ont beaucoup de difficulté à obtenir des contrats de l'étranger.

Pouvez-vous m'expliquer pourquoi le Canada n'est pas en mesure d'obtenir des contrats du secteur privé ou de nature militaire en provenance d'autres pays? Pourquoi devons-nous toujours dépendre du gouvernement canadien?

M. Spencer Fraser: Je vous remercie de la question.

À ce sujet, je peux vous parler de notre situation présente. J'ai remercié le gouvernement du Canada parce qu'il nous aide à l'heure actuelle. En effet, trois pays alliés considèrent nos bateaux. On ne parle pas ici d'un avenir de cinq ou dix ans. Nous sommes en train de produire un navire à un prix qui est concurrentiel par rapport à celui d'autres pays.

Dans le cadre de mon emploi précédent, j'exportais des produits de haute technologie canadiens dans 15 pays. Nous étions gagnants partout. Nous appliquons la même vigueur à ce que nous voulons faire ici, au Canada.

J'ai abordé plus tôt

[Traduction]

à la politique en matière de coûts et de profits.

[Français]

Si le gouvernement ne règle pas cette question, les chantiers qui n'exécutent des travaux que pour lui ne seront jamais concurrentiels à l'échelle mondiale.

Pensons, par exemple, à un brise-glace qui coûte 1,7 milliard de dollars, mais qu'on peut acheter pour 700 millions de dollars en Europe.

M. Pierre Paul-Hus: D'accord. Je vous remercie.

[Traduction]

Le président: Je vous remercie de votre réponse.

Monsieur Fisher, vous avez la parole.

M. Darren Fisher (Dartmouth—Cole Harbour, Lib.): Merci beaucoup, monsieur le président.

Merci, messieurs, d'être ici aujourd'hui.

Je viens de la circonscription de Dartmouth—Cole Harbour, et j'ai donc eu la chance de voir le découpage des tôles à Dartmouth et, de l'autre côté du port, j'ai visité l'espace d'assemblage des Chantiers Maritimes Irving Inc. à deux reprises, l'une avec le premier ministre et l'autre avec des politiciens locaux.

Il semble que le navire d'approvisionnement en hydrocarbures est une réussite. Il semble que le contrat exclusif provisoire a fonctionné. Je suis heureux d'entendre que vous êtes en avance de 15 % sur le calendrier. De plus, vous semblez respecter le budget.

Pouvez-vous nous parler un peu des autres contrats que Davie a conclus dans le domaine des chantiers maritimes, qu'il s'agisse d'effectuer des réparations ou de fournir des services? Quelles autres activités accomplissez-vous pour le gouvernement du Canada dans le cadre du contrat de construction navale? Est-ce votre seule activité?

M. Alex Vicefield: Nous ne menons aucune activité dans le cadre de la Stratégie nationale d'approvisionnement en matière de construction navale.

M. Darren Fisher: Vraiment? D'accord.

M. Alex Vicefield: C'est un mythe assez répandu. La Stratégie nationale d'approvisionnement en matière de construction navale se fonde sur deux contrats, l'un avec Les Chantiers Maritimes Irving Inc. et l'autre avec le Chantier naval de Vancouver. On les appelle des ententes-cadres. Ces ententes-cadres, comme nous l'avons dit plus tôt, sont en quelque sorte des lettres d'intérêt non exécutoires qui servent à négocier des contrats pour construire des navires, mais ces contrats viseront des éléments individuels et le gouvernement n'est pas obligé de construire un navire ou autre chose. Ces ententes-cadres sont limitées à un certain nombre et type de navires, et ces éléments sont précisés dans une liste présentée dans l'annexe A de ces ententes-cadres.

M. Darren Fisher: Le navire dont nous parlons et sur lequel vous travaillez maintenant fait partie de cette stratégie de construction navale, n'est-ce pas?

M. Alex Vicefield: Non. Ce projet n'était pas visé par la stratégie de construction navale.

M. Darren Fisher: Oh, c'est un projet distinct? Vraiment? D'accord.

Parlez-moi des inspecteurs qui se rendent régulièrement sur le chantier pour vérifier les progrès accomplis dans le cadre du contrat que nous avons conclu avec votre entreprise ou toutes les entreprises. D'après ce que je comprends, pendant plusieurs mois, on n'a pas permis aux inspecteurs d'entrer sur le chantier pour vérifier...

M. Alex Vicefield: C'est la première fois que nous entendons parler de cet incident. Où avez-vous entendu cela?

M. Darren Fisher: Je viens de l'entendre.

Des voix: Oh, oh!

M. Alex Vicefield: J'aimerais savoir où vous avez entendu cela. Ce serait intéressant.

M. Darren Fisher: N'est-ce pas le cas?

M. Alex Vicefield: Non, ce n'est absolument pas le cas.

M. Spencer Fraser: Je crois qu'un point pertinent pour cette discussion, c'est que pendant les négociations — qui ont duré presque quatre mois et demi —, le gouvernement du Canada a employé cinq tiers vérificateurs externes pour auditer ce que nous proposons au gouvernement du Canada pour répondre à ce besoin opérationnel urgent.

KPMG a examiné le modèle financier pour s'assurer qu'il était équitable et raisonnable. Je crois qu'Aon s'est occupé des assurances. FMI International a examiné la capacité en matière de construction navale. Norton Rose a étudié les accords contractuels pour veiller à ce que le gouvernement du Canada ne s'embarquait pas dans... Je mets quiconque au défi de trouver un autre projet qui a fait l'objet d'un aussi grand nombre de vérifications externes simultanément. Ce processus était exhaustif.

•(1640)

M. Darren Fisher: Je ne crois pas que j'utiliserai mes cinq minutes, monsieur le président, mais je croyais vraiment que Davie était visé par le contrat de construction navale provisoire pour ce navire.

M. Alex Vicefield: Non. Il s'agissait d'un correctif pour la Stratégie nationale en matière de construction navale.

M. Darren Fisher: D'accord. Merci, monsieur le président.

Le président: Il nous reste environ une minute ou une minute et demie.

Y a-t-il une autre brève question de ce côté?

Monsieur Bezan, vous avez la parole.

M. James Bezan (Selkirk—Interlake—Eastman, PCC): Merci, monsieur le président.

J'aimerais remercier nos témoins d'avoir pris le temps de nous aider dans notre étude même s'ils sont très occupés.

J'aimerais également les remercier d'avoir présenté leur proposition spontanée au sujet du pétrolier ravitailleur de classe Resolve. Je crois que cette initiative a démontré leur courage, mais qu'elle nous a également donné l'occasion de cerner certaines lacunes lorsque nous étions au pouvoir et de les combler. Je suis heureux que le Cabinet ait appuyé cet effort. Personnellement, je crois que le gouvernement devrait examiner la proposition que vous avez présentée aujourd'hui, c'est-à-dire un deuxième navire de classe Resolve pour permettre à Seaspan de rattraper son retard relatif à certains autres navires. Encore une fois, veuillez mettre cette proposition par écrit et en parler aux ministres concernés. Je crois que c'est une bonne façon de procéder.

Vous faites aussi valoir un bon point lorsque vous parlez de la capacité et de l'importance de maximiser ce que nous avons au Canada, afin d'accélérer la réalisation de certains de ces projets qui accusent du retard. Y a-t-il des éléments de la Stratégie nationale en matière de construction navale qui empêchent Irving ou Seaspan de confier une partie de ces travaux à Davie?

M. Alex Vicefield: La réponse simple, c'est non. J'aimerais ajouter que lorsque nous sommes arrivés au Canada, nous avons communiqué avec les deux chantiers navals et, dès le départ, leurs représentants se sont montrés réticents. Il s'agissait d'une offre qui visait les brise-glaces polaires que nous avions faite à vos amis sur la côte Ouest.

M. James Bezan: Vous avez mentionné qu'au Royaume-Uni, tous les navires sont maintenant construits à partir de blocs, et que certains de ces blocs pouvaient être construits par Davie...

M. Alex Vicefield: Absolument.

M. James Bezan: ... ou même dans d'autres chantiers navals, et être regroupés pour l'assemblage final.

M. Alex Vicefield: C'est la façon d'accélérer les programmes, d'économiser l'argent des contribuables et de faire construire les navires nécessaires aux forces armées.

M. James Bezan: Les représentants de Davie ont-ils l'occasion de présenter une soumission dans le cadre des programmes d'entretien et de gestion du cycle de vie exigés dans le cas des navires de combat de surface à venir ainsi que dans le cas de celui des navires de patrouille extracôtiers de l'Arctique?

M. Alex Vicefield: Oui, pour chaque contrat naval et chaque contrat d'entretien et de maintenance des navires de la Garde côtière. En effet, ces contrats sont exclus de la SNACN et font l'objet d'un processus concurrentiel auprès de tous les chantiers navals du Canada.

M. James Bezan: C'est bien. Je suis heureux d'entendre cela.

Certains des témoins qui ont comparu devant notre Comité au sujet des besoins futurs de la Marine royale canadienne ont exprimé des préoccupations sur l'état actuel des sous-marins de classe Victoria et sur la question de savoir si les nouveaux sous-marins seront construits à l'étranger ou ici. En ce qui concerne les navires de combat de surface, envisage-t-on de construire une combinaison de destroyer-frégate ou construira-t-on simplement de plus grosses frégates? Cette solution permet-elle à notre Marine de faire face aux menaces aériennes auxquelles ses navires seront exposés en mer?

En ce moment, la Stratégie nationale en matière de construction navale ne prévoit rien pour les destroyers. Cette possibilité existe-t-elle ou vos deux entreprises ont-elles tenté de savoir si Davie pourrait régler d'autres questions liées à la capacité de la Marine royale du Canada?

M. Alex Vicefield: Davie a construit tous les destroyers que possède actuellement le Canada. Les frégates ont été construites en parts égales par Davie et par le chantier naval de Saint John. Davie pourrait manifestement construire des destroyers. C'est ce que le chantier a fait au cours des 190 dernières années.

Je suis sûr que nous pourrions argumenter sur la question des sous-marins toute la journée, mais honnêtement, à mon avis, ils ne devraient pas être construits au Canada. Ce n'est pas logique. On peut construire n'importe quel navire au Canada. Peut-on construire des sous-marins ici? C'est possible, mais il faudrait pouvoir compter sur une certaine expertise. Je crois que ce que font les Australiens est très intéressant.

M. James Bezan: Ils construisent 12 sous-marins en ce moment.

M. Alex Vicefield: Je crois que certaines sections sont construites en France.

M. Spencer Fraser: J'aimerais vous donner mon avis personnel sur les sous-marins — cela déborde tout à fait du cadre de FFS, mais vous avez posé la question — et sur ce qui se passerait si le Canada s'engageait dans cette voie. Il y a 20 ans, il y avait un programme appelé PCAS, c'est-à-dire le Programme canadien d'acquisition de sous-marins. Nous devions partager les tâches liées à la construction dans le cadre d'un programme qui devait durer 20 ans.

C'est possible, mais comme M. Vicefield a souligné, la complexité des sous-marins est telle qu'il faut 30 ans... Je crois que les

Australiens ont maintenant renoncé à ce projet, car ils ont décidé de collaborer seulement avec les Français.

• (1645)

M. Alex Vicefield: Je crois qu'il faut simplifier les choses. Comme vous l'avez dit, cela vaut pour la conception des navires de guerre. C'était l'une des principales conclusions de la Stratégie nationale en matière de construction navale du Royaume-Uni. Nous devons construire des navires simples, comme le font les Français, et nous serons en mesure de les exporter. Si nous tentons de rendre tout le processus canadien, nous finirons par construire un navire de conception unique que nous ne serons jamais en mesure d'exporter.

M. Spencer Fraser: J'aimerais faire un dernier commentaire sur une question posée plus tôt. Ce qu'il faut rappeler à tout le monde au sujet du Project Resolve, c'est-à-dire les pétroliers ravitailleurs d'escadre de la classe Resolve, auxquels je fais toujours référence, c'est qu'il s'agit d'un système non lié au développement. Habituellement, de nos jours, dans le domaine des navires de guerre, il y a 40 % pour le découpage des tôles et 60 % pour les armes et les détecteurs. Je crois que c'est le cas à l'échelle mondiale.

Dans un grand nombre de ces systèmes, il y a des coûts liés au système d'armes et des coûts liés au développement. Dans le cas de Resolve, on peut remplir un bon de commande pour un système de ravitaillement en mer et cela n'entraîne aucun développement. Nous nous concentrons surtout sur la partie non liée au combat, mais nous pourrions également construire des navires de combat.

Le président: Monsieur Spengemann, vous avez la parole.

M. Sven Spengemann (Mississauga—Lakeshore, Lib.): Merci beaucoup, monsieur le président.

J'aimerais remercier les trois témoins d'être ici aujourd'hui.

J'aimerais revenir sur certains des commentaires qui ont été formulés dans la discussion qui a eu lieu plus tôt et les examiner dans l'optique des paramètres économiques relatifs à la construction navale. Je crois que M. Schmidt a mentionné que dans le cadre de l'évaluation des contrats, une catégorie qui représente 10 % concerne la valeur de la proposition en matière de développement économique.

J'aimerais approfondir ce point. Le gouvernement actuel se concentre sur l'investissement, car ce ne sont pas les dépenses, mais les investissements qui créent de la valeur. Il s'agit également de créer des emplois pour la classe moyenne, c'est-à-dire des emplois durables et bien payés dans le domaine des métiers spécialisés. Examinons le marché canadien, mais également le marché mondial. Combien de chantiers navals de la taille de Davie existent à l'échelle mondiale? Vous n'avez pas à me donner un nombre précis. J'aimerais seulement me faire une idée.

M. Alex Vicefield: C'est très difficile de vous fournir un nombre précis. Je ne peux pas vraiment le faire.

À mon avis, chaque pays a au moins un chantier naval comparable à celui de Davie, à l'exception peut-être des pays dans lesquels nous présentons des soumissions, comme Spencer l'a dit, en vue d'exporter des navires, par exemple certains pays d'Europe méridionale.

M. Sven Spengemann: Si nous considérons que les éléments essentiels à la compétitivité internationale sont la présence d'un grand chantier, la disponibilité de la main-d'oeuvre et la mise en oeuvre d'une politique du gouvernement qui soutient la construction navale de façon durable, quel rang occupe le Canada, selon vous, sur le plan de la compétitivité internationale en matière de construction navale?

M. Alex Vicefield: J'ai étudié cette question en détail. L'Union européenne publie des rapports sur les coûts liés à la construction navale. Comme Spencer l'a dit, les coûts liés à la construction navale sont divisés presque également entre la main-d'oeuvre et les matériaux. Donc, en réalité, les coûts liés aux matériaux sont les mêmes partout dans le monde, car on fait appel à des fabricants et à des fournisseurs internationaux.

Ce qui crée un avantage concurrentiel, c'est le coût de la main-d'oeuvre. Sur ce point, le Québec est au même niveau ou un peu plus bas que la majorité des chantiers navals européens qui exportent des navires. Est-il possible de créer un marché d'exportation de navires spécialisés au Canada? Absolument. Je ne peux pas parler d'autres régions du pays et du coût de la main-d'oeuvre dans ces régions, mais je suis sûr qu'ils sont différents de ceux du Québec.

M. Sven Spengemann: Vous nous avez donné un aperçu de la situation de la main-d'oeuvre. Vous avez dit que vous aviez 1 200 travailleurs spécialisés qui sont prêts à travailler. Êtes-vous en mesure de formuler des commentaires sur le marché du travail à l'échelle nationale?

M. Alex Vicefield: Comme je l'ai dit plus tôt, à ma connaissance, de nos jours, Davie est le seul chantier naval qui a déjà construit des navires de guerre à grande échelle. Si je ne me trompe pas, tous les autres chantiers navals qui ont déjà construit ce type de navire n'existent plus.

M. Spencer Fraser: Ils remontent la pente.

M. Alex Vicefield: Le fait d'avoir cette capacité ou cette expérience est une chose que...

M. Sven Spengemann: Êtes-vous en mesure de formuler des commentaires sur l'effet multiplicateur? Autrement dit, un emploi spécialisé dans le domaine de la construction navale crée un certain nombre d'emplois auxiliaires dans l'industrie en amont dans les régions voisines.

M. Alex Vicefield: Spencer peut vous en parler.

M. Spencer Fraser: Une partie des frustrations que j'éprouvais au sein de ma dernière entreprise concernait le fait que j'exportais dans 15 pays et que souvent, le marché de mon pays est celui qui me causait les plus grandes difficultés sur le plan des ventes. Lorsqu'on gère une petite entreprise de haute technologie par l'entremise de laquelle on obtient des contrats à l'échelle mondiale sur les marchés les plus difficiles et qu'on fait ensuite face à un défi au Canada, on en apprend beaucoup sur la situation actuelle.

Selon moi, en ce qui concerne votre question de savoir si nous pouvons faire concurrence... Je crois que les chantiers navals Davie ont remporté un prestigieux prix de la Lloyds en 2015 pour l'exportation d'un produit que l'entreprise a qualifié comme étant le plus complexe...

Alex, vous avez plus de détails à cet égard.

M. Alex Vicefield: C'était le navire commercial le plus complexe jamais construit en Amérique du Nord. Sa complexité était attribuable au fait qu'on avait triplé la redondance de chaque système du navire afin de pouvoir l'utiliser dans des interventions sous-marines dans les champs pétrolifères.

● (1650)

M. Spencer Fraser: Ce sont de gros navires. Deux d'entre eux ont été construits à ce jour. Ce sont des navires de 10 500 tonnes. Une

frégate est d'environ 4 000 tonnes. Cela vous donne une idée de la taille et de la complexité.

M. Sven Spengemann: Dans quelle mesure les compétences générales liées à la construction navale sont-elles transférables? Par exemple, des gens sous-employés dans d'autres secteurs pourraient-ils faire la transition dans le domaine de la construction navale?

M. Alex Vicefield: Selon mon expérience, en général, ce n'est pas le cas. Il y a manifestement un grand nombre de compétences qui peuvent être transférées, mais lorsqu'il s'agit de former le métal pour construire une étrave à bulbe sur un navire, par exemple, on parle d'une forme d'art, et non d'une science.

Spencer et moi-même faisons souvent le tour du chantier naval, et nous pouvons le constater. Nous parlons aux employés, et certains d'entre eux ont 40 ans d'expérience dans ce domaine. Cette expérience est très importante dans la construction de navires, surtout lorsqu'il faut respecter des contraintes liées au temps et au budget.

M. Sven Spengemann: À votre avis, que devrait faire le gouvernement du Canada pour rendre le pays plus concurrentiel à l'étranger et pour ouvrir les canaux d'exportation?

M. Alex Vicefield: Je crois qu'il faut examiner l'ensemble de l'industrie maritime. Il faut observer des pays comme la Norvège qui développent ce qu'ils appellent une « grappe maritime » qui ne contient pas seulement les chantiers navals, mais tous les éléments de la chaîne de valeur, y compris les gens de mer. Selon moi, la partie la plus importante, c'est le développement de l'ensemble de la chaîne de valeur maritime. Il faut développer toute une industrie maritime durable.

M. Spencer Fraser: J'aimerais également ajouter que lorsque nous parlons de la construction navale au Canada, nous parlons parfois du découpage des tôles. Nous ne devons pas oublier qu'un grand nombre d'entreprises créées à l'époque des frégates sont toujours en activité et qu'elles sont florissantes. J'aime utiliser l'exemple de L3 MAPPS, à Montréal ou d'OSI, sur la côte Ouest. Ces entreprises vendent leurs produits dans 40 pays.

Le président: Merci.

M. Garrison sera le dernier intervenant.

M. Randall Garrison: Merci beaucoup, monsieur le président.

J'aime entendre parler des réussites concernant les navires d'approvisionnement, mais j'aimerais vous rappeler que nous devons aborder des points à huis clos. De plus, il ne faut pas oublier que nous accordons le même temps aux différents témoins qui comparaissent devant notre Comité. Je suggère donc de nous réunir à huis clos maintenant.

Le président: D'accord. Très bien.

Messieurs, nous vous remercions d'avoir comparu devant le Comité. Il semble que notre solution provisoire en matière de pétrolier ravitailleur d'escadre de la classe Resolve est entre bonnes mains. En fait, ce que j'ai appris aujourd'hui — et je crois que c'est très important, surtout pour les travailleurs de votre région —, c'est que ce projet en particulier a gagné la confiance des consommateurs et que d'autres pays s'intéressent à votre capacité. Nous vous remercions de votre contribution aujourd'hui.

[La réunion se poursuit à huis clos.]

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

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 du Parlement du Canada à l'adresse suivante : <http://www.parl.gc.ca>

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

SPEAKER'S PERMISSION

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 Parliament of Canada Web Site at the following address: <http://www.parl.gc.ca>