

STRATÉGIE NATIONALE DE CONSTRUCTION NAVALE

DE FÉVRIER 2012 À DÉCEMBRE 2015

RAPPORT DE SITUATION

TABLE DES MATIÈRES

La situation de la flotte du Canada	1
Générer des avantages économiques pour le Canada	5
Projets de construction navale visant à équiper la Marine royale canadienne et la Garde côtière canadienne	7
Autres activités dans le cadre de la stratégie	11

LA SITUATION DE LA FLOTTE DU CANADA

Le gouvernement du Canada maintient deux flottes considérables de navires par l'intermédiaire de la Marine royale canadienne et de la Garde côtière canadienne. La Marine royale canadienne est une force souple ayant une très grande capacité d'adaptation, qui joue un rôle clé pour assurer la souveraineté du Canada et protéger les intérêts du pays sur le territoire et à l'étranger. Sa flotte comprend douze frégates de patrouille polyvalentes de la classe Halifax construites au Canada, quatre sous-marins de patrouille à long rayon d'action de la classe Victoria, douze navires de défense côtière de la classe Kingston, un destroyer de la classe Iroquois, et huit navires de la classe Orca.

En plus d'être l'organisme responsable de la recherche et du sauvetage en mer, de l'intervention environnementale pour les déversements causés par un navire, des opérations de déglçage dans la Voie maritime du Saint Laurent et dans l'Arctique, et du maintien du système de navigation le plus sécuritaire et le plus vaste au monde, la Garde côtière canadienne est l'exploitant unique de la flotte civile du gouvernement du Canada. La flotte de 117 navires comprend des brise-glaces, des patrouilleurs de sûreté, des navires de recherches, des navires polyvalents, ainsi que des garde-côtes de recherche et sauvetage.

Pour rester efficaces et à même d'assumer leurs responsabilités importantes, les deux organisations ont besoin de nouveaux navires et sont en train d'entreprendre une modernisation complète de leurs flottes.

SITUATION ANTÉRIEURE

Le Canada, en tant que pays maritime, possède le plus long littoral du monde. Une industrie de construction et de réparation navales viable est dans l'intérêt national du Canada. Pourtant, l'industrie de la construction navale du Canada a reculé depuis le milieu des années 1990 en raison de l'absence de commandes substantielles régulières. Par conséquent, les entreprises canadiennes avaient perdu beaucoup de leurs capacités pour répondre aux besoins de la Marine et de la Garde côtière en matière de construction navale. Par rapport à ceux d'autres pays, les chantiers navals du Canada étaient dépassés et n'avaient pas les équipements, les voies d'approvisionnement et les travailleurs qualifiés requis. Les achats ponctuels se sont avérés à la fois inefficaces et inabordables.

En 2010, le gouvernement a annoncé la Stratégie nationale de construction navale, anciennement connue sous le nom de Stratégie nationale d'approvisionnement en matière de construction navale, qui met l'accent sur trois piliers : la construction de grands navires; la construction de petits navires; et la réparation, le radoub et l'entretien des navires. La stratégie a pour but de doter la Marine royale canadienne et la Garde

côtière canadienne des navires requis et de soutenir l'économie canadienne en les construisant au Canada.

Cet objectif sera atteint grâce à l'élaboration d'un plan de construction navale à long terme plutôt que de fonctionner projet par projet. Cette approche permet au gouvernement et aux chantiers navals d'investir dans le secteur maritime, d'acquérir et de maintenir une expertise, et de créer et de conserver des emplois.

En février 2012, le Canada a signé des ententes à long terme, également appelées « ententes-cadres », avec les deux chantiers navals sélectionnés pour construire de grands navires. Ces deux chantiers navals, Irving Shipbuilding Inc. (chantier naval d'Halifax), à Halifax, et Vancouver Shipyards Co. Ltd. de Seaspans (chantier naval de Vancouver), à North Vancouver, ont été sélectionnés à la suite d'un processus concurrentiel.

Les ententes-cadres jettent les bases des relations stratégiques visant à éliminer les cycles d'expansion et de récession dans les marchés de navires fédéraux et, ainsi, à donner de la prévisibilité à l'industrie maritime tout entière. Depuis la signature des ententes-cadres, le gouvernement du Canada a négocié et attribué plusieurs contrats aux chantiers navals.

RÉUSSITES

Depuis que la stratégie a été annoncée et que des ententes-cadres ont été signées, des réalisations remarquables ont été menées à bien dans les deux chantiers navals qui se sont vu octroyer la construction des grands navires.

Les chantiers navals d'Halifax et de Vancouver ont modernisé leurs infrastructures et ils construisent tous les deux des navires à l'heure actuelle. Ensemble, ils ont investi plus de 500 millions de dollars dans leurs installations, sans frais pour le gouvernement du Canada, en vue de créer la capacité nécessaire pour construire les navires du Canada. Le gouvernement du Canada, avec le soutien d'un tiers expert, surveille les progrès pour faire en sorte que les chantiers navals disposent des technologies et des processus nécessaires pour figurer dans le premier quart des chantiers navals les plus productifs au monde.

CHANTIER NAVAL D'HALIFAX

Depuis qu'il a été sélectionné comme source stratégique d'approvisionnement de navires de combat du Canada, le chantier naval d'Halifax a :

- achevé son projet de modernisation du chantier naval d'un montant de 350 millions de dollars;
- embauché plus de 250 nouveaux employés, rappelé 325 travailleurs qualifiés et formé plus de 500 employés;
- établi des partenariats avec des universités et des collèges du Canada pour former les futurs travailleurs et accroître les possibilités offertes aux femmes et aux minorités;
- engagé 6 millions de dollars d'investissements dans l'ensemble de l'industrie maritime.

En 2016, le chantier naval d'Halifax s'appuiera sur les progrès réalisés l'année dernière. La construction du futur NCSM Harry DeWolf, le premier navire de patrouille extracôtier et de l'Arctique, a commencé comme prévu en septembre 2015. Le chantier commencera à découper l'acier sur le deuxième navire cette année.

CHANTIER NAVAL DE VANCOUVER

Le chantier naval de Vancouver, sélectionné à titre de constructeur des navires non destinés au combat du gouvernement, a :

- achevé son projet de modernisation du chantier naval d'un montant de 170 millions de dollars financé par des fonds privés;
- érigé « Le Grand Bleu », un pont roulant à portique (en forme de pont) permanent de 300 tonnes, qui est le plus grand de ce type au Canada;
- employé 290 personnes de métier, 275 employés à temps-plein et 25 apprentis;
- établi des partenariats avec des coentreprises des Premières Nations;
- confié 25 % des travaux de modernisation à des entreprises des Premières nations.

En 2016, le chantier naval de Vancouver continuera à travailler à la construction de navires hauturiers de recherches halieutiques de la Garde côtière canadienne. À la fin de 2015, la construction est en cours pour le navire hauturier de recherches halieutiques.

DÉFIS

Même si la stratégie a permis d'obtenir de bons résultats, les réussites obtenues ont été assombries par plusieurs défis et problèmes grandissants.

Le processus de prise de décisions n'a pas été aussi efficace qu'il aurait pu l'être. Après des années d'inactivité dans l'industrie de la construction navale, l'expertise requise pour guider les décideurs faisait défaut, et ce, autant au sein du gouvernement qu'au pays. De plus, la participation de plusieurs ministères a entraîné des difficultés en ce qui concerne les responsabilités et l'obligation de rendre compte.

Le nombre d'employés du gouvernement affectés à la construction navale avait été réduit après la livraison des derniers grands navires (la flotte de frégates de patrouille polyvalentes de la classe Halifax du Canada) au milieu des années 1990. Les équipes de construction navale du gouvernement étaient non seulement trop petites, mais aussi et surtout, elles ne disposaient pas d'une expertise suffisante pour réaliser un projet d'une telle complexité, à long terme.

Les budgets avaient été établis à l'aide d'approches non normalisées au cours de la dernière décennie. En outre, les données n'avaient jamais été mises à jour afin de tenir compte de l'inflation, des changements importants en ce qui concerne les taux de change et du coût des matériaux. Par conséquent, les projets semblaient largement dépasser les budgets lorsque les contrats sont signés.

En dépit du fait que la valeur de la stratégie se chiffrait à plusieurs milliards de dollars, aucun mécanisme officiel et détaillé n'avait été mis en place pour mesurer les progrès et assurer un suivi des résultats. Pour cette raison, le gouvernement n'était pas en mesure d'évaluer efficacement si les investissements en matière de construction navale permettaient d'atteindre les objectifs de la stratégie.

Enfin, le gouvernement n'a pas suffisamment communiqué avec la population canadienne. Les renseignements sur les coûts et les échéanciers de construction n'ont pas été mis à jour régulièrement et les complexités inhérentes aux approvisionnements, à la revitalisation du secteur maritime et à la construction navale n'ont pas été expliquées.

GÉNÉRER DES AVANTAGES ÉCONOMIQUES POUR LE CANADA

En plus de renouveler la flotte du Canada, la stratégie contribue à l'économie du pays.

AVANTAGES DANS L'ENSEMBLE DU CANADA

Les avantages économiques de la stratégie de construction navale ont touché diverses régions et divers secteurs dans l'ensemble du pays. Entre 2012 et 2015, 492 fournisseurs canadiens ont reçu des contrats d'une valeur de 1,3 milliard de dollars. De ce montant, 355 millions de dollars ont été attribués à de petites et moyennes entreprises et 21 millions de dollars à des fournisseurs autochtones. En matière de retombées économiques, les grands navires de la stratégie à eux seuls contribueront pour près de 4,4 milliards de dollars au produit intérieur brut et créeront ou maintiendront jusqu'à 5 500 emplois par année, entre 2012 et 2022¹.

Le tableau ci-dessous montre la répartition géographique des contrats attribués par le gouvernement à l'industrie navale canadienne.

CONTRATS ATTRIBUÉS PAR LE GOUVERNEMENT À L'INDUSTRIE NAVALE CANADIENNE				
De février 2012 à décembre 2015				
	GRANDS NAVIRES	PETITS NAVIRES	PROJETS DE RÉPARATION, DE RADOUB ET D'ENTRETIEN	BAIL
COLOMBIE-BRITANNIQUE	672 159 270 \$	27 812 272 \$	65 629 012 \$	
OUEST CANADIEN		1 765 262 \$	25 873 572 \$	
ONTARIO		62 973 512 \$	66 333 467 \$	
QUÉBEC		52 648 896 \$	57 033 248 \$	587 000 000 \$
CANADA ATLANTIQUE	2 557 954 492 \$	17 111 810 \$	185 389 178 \$	

AVANTAGES SOCIOÉCONOMIQUES DE LA STRATÉGIE

Deux politiques du gouvernement du Canada, à savoir la Politique des retombées industrielles et régionales et la Politique des retombées industrielles et technologiques, permettent de s'assurer que l'industrie canadienne tire profit des achats du Canada en matière de défense et de sécurité.

En vertu de la Politique des retombées industrielles et régionales, Irving Shipbuilding et Vancouver Shipyards de Seaspan, ainsi que leurs principaux fournisseurs, doivent

¹ Source : Modélisation économique d'Innovation, Sciences et Développement économique Canada basée sur les multiplicateurs de l'impact économique des entrées-sorties de Statistique Canada, 2016. Chiffres basés sur les contrats de grands navires à ce jour; ils augmenteront avec la signature de nouveaux contrats.

entreprendre des activités commerciales au Canada d'une valeur correspondant à la totalité du contrat attribué par le gouvernement du Canada. Ces investissements portent sur les travaux effectués au Canada par des Canadiens afin de construire les navires visés par les contrats. Ils comprennent également des investissements de grande valeur destinés à soutenir la croissance d'autres secteurs de l'économie canadienne.

Pour en apprendre davantage sur les progrès de toutes les obligations en vertu de la Politique des retombées industrielles et régionales et de la Politique des retombées industrielles et technologiques, y compris les contrats visés par la Stratégie nationale de construction navale, veuillez consulter le site suivant : www.ic.gc.ca/rit.

PROPOSITION DE VALEUR

La proposition de valeur de la stratégie oblige Irving Shipbuilding et Vancouver Shipyards de Seaspan à investir une valeur égale à 0,5 % des contrats de la stratégie au profit de l'industrie maritime nationale à long terme. Les investissements contribueront à trois domaines prioritaires, à savoir le perfectionnement des ressources humaines, l'investissement technologique et le développement industriel, en vue de renforcer et de développer l'ensemble de l'industrie maritime du Canada.

À ce jour, les contrats des chantiers navals ont généré 15 millions de dollars en obligations en vertu de la proposition de valeur de la stratégie.

Les obligations en vertu de la proposition de valeur de la stratégie s'ajoutent aux obligations de chaque chantier naval en vertu de la Politique des retombées industrielles et régionales.

PROJETS DE CONSTRUCTION NAVALE VISANT À ÉQUIPER LA MARINE ROYALE CANADIENNE ET LA GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE

GRANDS NAVIRES

NAVIRES DE PATROUILLE EXTRACÔTIERS ET DE L'ARCTIQUE

Les navires de patrouille extracôtiers et de l'Arctique serviront à assurer une surveillance armée des eaux du Canada, dont celles de l'Arctique. Ils permettront au gouvernement de faire mieux respecter la souveraineté du Canada; ils feront de la surveillance et aideront les autres ministères.

- **État du projet** : Phase de construction. Les contrats de construction ont été attribués en janvier 2015.
- **Nombre de navires à construire** : 6
- **Construits au** : Chantier naval d'Halifax
- **Construits pour** : Marine royale canadienne
- **Budget du projet**² : Établi en 2007, environ 3,5 milliards de dollars (mis à jour en 2014)
- **Valeur du contrat de construction** : 2,3 milliards de dollars
- **Première livraison de navire** : 2018
- **État d'avancement** : En date du 31 décembre 2015, la construction du premier navire accusait un retard d'environ 4 semaines sur le programme prévu de 178 semaines pour la construction du premier navire, ce qui représente un retard de 2,25 %. Le projet respecte le budget, et la livraison du premier navire est prévue pour 2018.

² Les budgets de projet comprennent les coûts liés à la gestion de projet, à la conception et à l'ingénierie, aux pièces de rechange, à la formation, de même que les autres coûts liés à la mise en service des navires et à leur construction.

NAVIRES HAUTURIERS DE RECHERCHES HALIEUTIQUES

Les navires hauturiers de recherches halieutiques fourniront une plateforme importante pour effectuer des recherches scientifiques et de la gestion d'écosystèmes. Ces navires constituent des laboratoires flottants et aideront le Canada à assumer son rôle d'intendance en matière de ressources de pêche et d'océans. Ces navires remplaceront le NGCC Teleost, le NGCC Alfred Needler, et le NGCC W.E. Ricker, des navires vieillissants utilisés sur les côtes est et ouest du Canada.

- **État du projet** : Phase de construction. Signature du contrat de construction en juin 2015.
- **Nombre de navires à construire** : 3
- **Construits au** : Chantier naval de Vancouver
- **Construits pour** : Garde côtière canadienne
- **Budget du projet** : Établi en 2007, environ 687 millions de dollars (mis à jour en 2015)
- **Valeur du contrat de construction** : 466 millions de dollars
- **Première livraison de navire** : 2017
- **État d'avancement** : En date du 31 décembre 2015, le chantier naval accusait un retard d'environ 13 semaines sur le programme de 93 semaines prévu pour la construction du premier navire, ce qui représente un retard de 14 %. Le projet respecte le budget, et la livraison du premier navire est prévue en 2017.

NAVIRE HAUTURIER DE RECHERCHES OCÉANOGRAPHIQUES

Le navire hauturier de recherches océanographiques sera un navire polyvalent capable d'accomplir des missions océanographiques, géologiques, de pêches et d'études hydrographiques. Il sera équipé pour mener des recherches scientifiques sur les courants océaniques et sur les fonds marins. Par conséquent, il nous aidera à mieux comprendre les océans et les effets du changement climatique. Ce navire remplacera le NGCC Hudson, qui mène actuellement des opérations sur la côte est du Canada.

- **État du projet** : Phase de définition. Signature du contrat de génie construction en novembre 2015.
- **Nombre de navires à construire** : 1
- **Construit au** : Chantier naval de Vancouver
- **Budget du projet** : Établi en 2007, en cours d'examen
- **Attribution du contrat de construction** : 2017
- **Date de livraison** : 2018-2019
- **État d'avancement** : Le contrat de conception et d'ingénierie a été attribué en novembre 2015, et le travail pour finaliser la conception en vue d'obtenir un modèle prêt à produire est en cours.

NAVIRES DE SOUTIEN INTERARMÉES

Les navires de soutien interarmées augmenteront le rayon d'action et l'autonomie des groupes opérationnels navals en leur permettant de rester en mer durant de longues périodes sans avoir à faire escale pour se ravitailler. Ils serviront également de base principale pour la maintenance et l'utilisation des hélicoptères, en plus d'offrir une capacité de transport maritime limitée et d'assurer le soutien des opérations à terre. Ils remplaceront les pétroliers ravitailleurs d'escadre de la classe Protecteur mis hors service de la Marine royale canadienne.

- **État du projet** : Phase de définition. Signature du contrat portant sur les articles à long délai de livraison en décembre 2015.
- **Nombre de navires à construire** : 2
- **Construits au** : Chantier naval de Vancouver
- **Construits pour** : Marine royale canadienne
- **Budget du projet** : Établi en 2008, en cours d'examen
- **Attribution du contrat de construction** : 2017
- **Première livraison de navire** : 2020
- **État d'avancement** : Les travaux d'ingénierie initiaux se déroulent comme prévu. Le contrat portant sur les articles à long délai de livraison a été attribué en décembre 2015. Le contrat de conception et d'ingénierie pour affiner la conception en vue d'obtenir un modèle prêt à produire devrait être attribué à l'été 2016, et un contrat de construction sera attribué à la fin de 2017.

NAVIRES DE COMBAT CANADIENS

La flotte de navires de combat canadiens sera en mesure de faire face à de nombreuses menaces en haute mer et dans des environnements côtiers complexes, en permettant au Canada de continuer à surveiller et à défendre ses eaux. Cette flotte remplacera les destroyers de la classe *Iroquois* et les frégates de la classe *Halifax* de la Marine royale canadienne.

- **État du projet** : Phase de définition. Signature du contrat de soutien à la définition en juillet 2015
- **Nombre de navires à construire** : Jusqu'à 15
- **Construits au** : Chantier naval d'Halifax
- **Construits pour** : Marine royale canadienne
- **Budget du projet** : Établi en 2008, en cours d'examen
- **Attribution du contrat de construction** : 2021
- **État d'avancement** : Douze sociétés se sont préqualifiées pour participer au processus d'approvisionnement. On a trouvé une façon de réduire les risques de nature technique et de commencer les travaux de construction plus rapidement. Une décision quant à la pertinence de modifier la stratégie sera prise d'ici l'été 2016.

BRISE-GLACE POLAIRE

Le brise-glace polaire sera le brise-glace conventionnel le plus grand et le plus performant du Canada, et l'un des plus puissants du monde. Fleuron de la présence canadienne dans l'Arctique, ce brise-glace renforcera de façon significative la capacité du Canada à être présent dans les eaux arctiques toute l'année. Il sera en mesure de mener de façon constante des opérations plus au nord, dans des conditions de glace plus difficiles, et pendant une plus longue période chaque année qu'à l'heure actuelle. Il remplacera le brise-glace le plus grand et le plus puissant de la Garde côtière canadienne, le NGCC Louis S. St-Laurent. Le nouveau brise-glace polaire pourra accueillir deux hélicoptères de transport moyen et des cargaisons importantes.

- **État du projet** : Phase de définition. Signature du contrat auxiliaire en août 2012.
- **Nombre de navires à construire** : 1
- **Construit au** : Chantier naval de Vancouver
- **Construit pour** : Garde côtière canadienne
- **Budget du projet** : Établi en 2008, en cours d'examen
- **Attribution du contrat de construction** : 2018
- **Date de livraison** : 2021
- **État d'avancement** : Il sera construit après les navires de soutien interarmées. La Garde côtière canadienne prend les mesures nécessaires pour garder son navire Louis S. St-Laurent en service jusqu'à ce que le brise-glace polaire soit livré. Le contrat de conception et d'ingénierie du brise-glace polaire devrait commencer en 2017.

AUTRES ACTIVITÉS DANS LE CADRE DE LA STRATÉGIE

En plus de la construction de grands navires, la stratégie comprend également la construction de petits navires ainsi que la réparation, le radoub et l'entretien des navires.

PETITS NAVIRES

Pour la construction de petits navires, le Canada passe des marchés concurrentiels projet par projet ouverts aux chantiers navals canadiens. Le chantier naval d'Halifax et le chantier naval de Vancouver, et leurs sociétés affiliées, n'ont pas le droit de soumissionner les contrats de petits navires afin d'élargir la distribution des travaux. Depuis février 2012, d'autres entreprises canadiennes ont obtenu des contrats de construction de petits navires et bateaux d'une valeur de plus de 162 millions de dollars.

PROJETS DE RÉPARATION, DE RAOUB ET D'ENTRETIEN

Les travaux de réparation, de radoub et d'entretien des navires font l'objet d'appel d'offres prenant la forme de demandes de propositions annoncées publiquement. Seaway Marine, Chantier Davie et St. John's Dockyard font partie des nombreux chantiers navals qui ont obtenu des contrats de réparation et de radoub d'une valeur de 400 millions de dollars pour la Garde côtière canadienne et la Marine royale du Canada.

BESOINS PROVISOIRES

SERVICES DE PÉTROLIER RAVITAILLEUR D'ESCADRE INTÉRIMAIRE

La Stratégie nationale de construction navale du Canada est un plan à long terme qui vise à renouveler la flotte de la Marine royale canadienne et de la Garde côtière canadienne. Le gouvernement du Canada a retenu deux centres d'excellence, en l'occurrence Irving Shipbuilding et Vancouver Shipyards de Seaspan, pour construire ses grands navires de combat et non destinés au combat.

La construction des petits navires est soumise à un processus d'approvisionnement concurrentiel destiné aux autres chantiers navals canadiens. Les deux chantiers navals retenus pour la construction des grands navires ne peuvent pas y participer. Cette approche permet de mieux distribuer les retombées de la Stratégie nationale de construction navale.

Certes, la stratégie est conçue pour permettre la construction de navires au Canada, mais à l'occasion, d'autres types de contrats gouvernementaux sont conclus avec l'industrie navale afin de répondre à des besoins provisoires. Par exemple, en 2015, le

Canada a attribué un contrat à Project Resolve Inc. afin de fournir de façon urgente et sur une base intérimaire une capacité de ravitaillement en mer à la Marine, jusqu'à ce que les navires de soutien interarmées, qui seront construits par Vancouver Shipyards de Seaspan, soient opérationnels. Ce contrat, d'une valeur de 587 millions de dollars, prévoit la conversion d'un porte-conteneurs en pétrolier ravitailleur d'escadre. Ces travaux de conversion sont réalisés à l'heure actuelle au chantier Davie, à Lévis, au Québec. La prestation de services devrait commencer à l'automne 2017.

SOURCES

RENSEIGNEMENTS FOURNIS PAR :

- ✓ Garde côtière canadienne – <https://www.canada.ca/fr/garde-cotiere-canadienne>

- ✓ Industrie, Sciences et Développement économique Canada – <https://www.canada.ca/fr/innovation-sciences-developpement-economique>

- ✓ Ministère de la Défense nationale – <https://www.canada.ca/fr/ministere-defense-nationale>

- ✓ Services publics et Approvisionnement Canada – <https://www.canada.ca/fr/services-publics-approvisionnement>

- ✓ Irving Shipbuilding – <http://naviresducanada.ca/>

- ✓ Vancouver Shipyards de Seaspan – <http://www.seaspan.com/vancouver-shipyards> (en anglais seulement)