



P4-71/2017F-PDF
978-0-660-09089-4

STRATÉGIE NATIONALE DE CONSTRUCTION NAVALE 2016

RAPPORT ANNUEL

Reconstruire l'industrie de la construction navale



Gouvernement
du Canada

Government
of Canada

Canada

Message ministériel



En ma qualité de ministre des Services publics et de l'Approvisionnement et d'une des ministres responsables de la mise en œuvre de la Stratégie nationale de construction navale, c'est avec fierté que je présente ce premier rapport annuel portant sur les progrès réalisés dans le cadre de la stratégie du 1^{er} janvier au 31 décembre 2016.

Le gouvernement s'est engagé à procurer aux hommes et aux femmes de la Marine royale canadienne et de la Garde côtière canadienne l'équipement dont ils ont besoin pour servir et protéger la population canadienne.

En vue de tenir cet engagement, notre gouvernement a amélioré la Stratégie nationale de construction navale à plusieurs égards, notamment en simplifiant les processus, en accroissant la transparence, en maximisant les retombées économiques et en obtenant le meilleur rapport qualité-prix pour les contribuables canadiens. La stratégie a toujours été très prometteuse pour le Canada. Il est maintenant possible de la réaliser complètement.

En 2016, des progrès considérables ont été réalisés dans le cadre de la Stratégie nationale de construction navale, sous la direction rigoureuse de la ministre Judy M. Foote. La construction de petits navires a été entamée pour les navires de recherche et de sauvetage à deux chantiers navals et un marché a été attribué pour la construction de deux navires de levé et de sondage de chenal. Pour les grands navires, des progrès importants ont été réalisés dans la construction du premier navire de patrouille extracôtier et de l'Arctique, et l'acier a été coupé pour le deuxième navire. Les travaux de construction ont été entamés pour le deuxième navire hauturier de science halieutique. Des progrès ont également été accomplis pour ce qui est des efforts de préparation, notamment les travaux de conception, et nous pourrons entreprendre prochainement la construction des navires de soutien interarmées, du navire hauturier de science océanographique, du brise-glace polaire et du navire de combat canadien.

Nos deux principaux chantiers navals, le chantier naval de Seaspan à Vancouver et le chantier naval d'Irving Shipbuilding à Halifax, représentent une occasion pour les Autochtones, les femmes et les minorités visibles de contribuer au renouvellement des flottes du gouvernement du Canada.

La stratégie contribue à la croissance de la classe moyenne canadienne par la création et le maintien d'emplois de qualité pour les Canadiens. D'un océan à l'autre, des entreprises appuient la stratégie en fournissant des technologies de pointe, des pièces et de l'équipement spécialisés et des services professionnels.



Les marchés attribués dans le cadre de la Stratégie nationale de construction navale sont une source de travail pour des petites et moyennes entreprises de partout au Canada. De plus, la participation active des entreprises canadiennes continue non seulement d'appuyer le développement et la démonstration des capacités et compétences requises pour les projets découlant de la stratégie, mais permet également à ces entreprises de tirer parti d'occasions d'affaires internationales.

On estime que les marchés attribués à ce jour dans le cadre de la Stratégie nationale de construction navale contribueront à près de 7,7 milliards de dollars du produit intérieur brut (PIB)¹. De plus, près de 7 350 emplois en moyenne seront créés ou maintenus chaque année entre 2012 et 2022. Cette incidence continuera de se faire sentir au fur et à mesure que de nouveaux marchés seront attribués par le gouvernement du Canada pour ce qui est des deux chantiers navals participant à la Stratégie nationale de construction navale.

La stratégie est bénéfique pour le Canada, et nous avons tout intérêt à en tirer le maximum. Les améliorations que nous apportons nous permettront de profiter de toutes les retombées découlant de la stratégie. La construction des navires entraîne la création d'emplois importants pour la classe moyenne et renforce les industries essentielles. Le gouvernement du Canada s'est engagé à tenir la population canadienne pleinement informée des progrès réalisés dans le cadre de ce programme de renouvellement historique de la flotte.

L'honorable Carla Qualtrough
Ministre des Services publics et de l'Approvisionnement

¹ Le produit intérieur brut (PIB) est l'un des principaux indicateurs utilisés pour évaluer la santé de l'économie du Canada. Il représente la valeur en dollars de tous les biens et de tous les services fournis au cours d'une période donnée.







Table des matières

Survol de l'exercice financier 4

Principales réalisations 4

Améliorations apportées à la stratégie 6

Équiper la Marine royale canadienne et la Garde côtière canadienne 8

Projets de construction navale de grands navires 8

Chantier naval d'Irving Shipbuilding à Halifax 10

Chantier naval de Seaspan à Vancouver 10

Construction de petits navires 12

Projets de réparation, de radoub et d'entretien 15

Autres projets maritimes 16

Créer des retombées économiques 18

Répercussions de la Stratégie nationale de construction navale 19

Proposition de valeur de la Stratégie nationale de construction navale – au profit de l'ensemble de l'industrie navale 21

Retombées industrielles et régionales 21

Formation et renforcement des capacités 22

Ce que nous réserve l'année qui vient 27

Construction de grands navires 27

Construction de petits navires 27

Travaux de réparation, de radoub et d'entretien 27

Conclusion 28

Annexe A – État d'avancement des projets de construction de grands navires 30

Annexe B – Au sujet de la Stratégie nationale de construction navale 37

Annexe C – Citations 38







Stratégie nationale de construction navale – Rapport annuel 2016

La Stratégie nationale de construction navale (SNCN) est un plan sur 30 ans du Canada qui vise à renouveler les flottes de la Marine royale canadienne et de la Garde côtière canadienne. Les principaux objectifs de la stratégie sont d'équiper la Marine royale canadienne et la Garde côtière canadienne, de créer des emplois et de générer des retombées économiques dans le cadre de la reconstruction de l'industrie de la construction navale du Canada.

Le présent rapport est une mise à jour sur la Stratégie nationale de construction navale pour la période du 1^{er} janvier au 31 décembre 2016. Il fournit des renseignements sur l'état d'avancement des projets de construction navale et des renseignements concernant les nouveaux marchés et les modifications de marchés signés en 2016. Le rapport fait aussi état des dépenses engagées au cours de l'exercice pour les activités faisant partie d'un marché attribué avant 2016 dans le cadre de la stratégie.



Principales réalisations

Pendant la période visée par le rapport, des progrès ont été réalisés dans le cadre de la Stratégie nationale de construction navale dans les domaines suivants :

- les nouveaux marchés attribués dans l'ensemble du pays dans le cadre de la Stratégie nationale de construction navale totalisent 472,3 millions de dollars. Depuis la mise en place de la stratégie en 2012, on estime que les marchés attribués dans le cadre de celle-ci ont permis de créer ou de maintenir près de 7 350 emplois en moyenne chaque année pour la période s'échelonnant de 2012 à 2022
- les nouveaux marchés attribués aux fournisseurs canadiens par les chantiers navals participant à la Stratégie nationale de construction navale (SNCN) totalisent 243,8 millions de dollars, dont 185,5 millions ont été attribués à des petites et moyennes entreprises (PME)². Durant la période visée par le rapport, 129 nouvelles entreprises canadiennes supplémentaires, dont les trois quarts (99 entreprises) étaient des PME, ont été engagées par les chantiers navals pour travailler sur des projets liés à la SNCN
- cinq principales améliorations ont été annoncées et mises en œuvre pour renforcer l'approche de la Stratégie nationale de construction navale et réaliser celle-ci
- une stratégie d'approvisionnement simplifiée a été annoncée et une demande de propositions a été publiée pour le projet de navire de combat canadien. On a donc préconisé le lancement d'un seul processus concurrentiel ouvert afin de sélectionner un modèle de navire de guerre existant et l'équipe de conception qui collaborera avec le chantier naval d'Irving Shipbuilding à Halifax et le gouvernement du Canada
- un cadre de mesure du rendement est en cours d'élaboration et sa mise en œuvre est prévue en 2017, afin de déterminer si les objectifs de la stratégie ont été atteints

² Des entreprises comptant moins de 250 employés à temps plein.

Construction de grands navires

- En 2016, des marchés d'une valeur totale de 270,8 millions de dollars pour la construction de nouveaux grands navires ont été attribués au chantier naval d'Irving Shipbuilding à Halifax et au chantier naval de Seaspan à Vancouver.
- Les travaux de construction ont commencé pour un deuxième lot de navires hauturiers de science halieutique. Il s'agit des premiers grands navires qui seront livrés par le chantier naval de Seaspan à Vancouver dans le cadre de la stratégie.
- Les travaux de construction se poursuivront pour les deux premiers navires de patrouille extracôtiers et de l'Arctique au chantier naval d'Irving Shipbuilding à Halifax.

Construction de petits navires

- En 2016, des marchés pour la construction de nouveaux petits navires d'une valeur totale de 12,9 millions de dollars ont été attribués à des chantiers navals canadiens.
- Un marché de 5 millions de dollars a été attribué à Kanter Marine de St. Thomas, en Ontario, pour la construction de deux navires de levé et de sondage de chenal pour la Garde côtière canadienne.
- Des travaux sont en cours pour construire et livrer six Navires de recherche et de sauvetage pour la Garde côtière canadienne, d'une valeur totale de 89 millions de dollars (marché attribué en 2015).

Travaux de réparation, de radoub et d'entretien

- Les travaux de réparation, de radoub et d'entretien représentaient une valeur de 188,6 millions de dollars de nouveaux marchés attribués ou de modifications de marché pour la Marine royale canadienne et la Garde côtière canadienne, y compris :
 - Babcock Canada Inc. de Victoria, en Colombie-Britannique, qui a remporté des marchés d'entretien de sous-marins d'une valeur totale de 17 millions de dollars
 - Verreault Navigation Inc. de Les Méchins (Québec), qui a remporté un marché de 8,9 millions de dollars pour des travaux de prolongement de la vie utile du NGCC Pierre Radisson
 - Heddle Marine Services de Hamilton, en Ontario, qui a remporté des marchés dont la valeur totale s'élève à 4,1 millions de dollars pour des travaux de réparation et de radoub et des conversions, notamment la mise en cale sèche du NGCC Hudson
 - Canadian Maritime Engineering de Dartmouth, en Nouvelle-Écosse, qui a remporté un marché de 400 000 dollars pour des travaux de réparation, de radoub et d'entretien visant le NGCC Needler





AMÉLIORATIONS APPORTÉES À LA STRATÉGIE

Bien que la Stratégie nationale de construction navale ait permis de mettre en place une approche plus efficace, mieux planifiée et mieux structurée dans le domaine de la construction navale, la transition vers ce modèle s'est révélée complexe et difficile. Il y avait un certain nombre de défis et des problèmes grandissants liés à la mise en œuvre de la stratégie, y compris :

- un processus de prise de décision inefficace et un manque d'expertise, nécessaire pour guider les décideurs
- des équipes de construction navale du gouvernement trop petites qui ne disposaient pas d'une expertise suffisante pour réaliser la stratégie
- des budgets qui avaient été établis au cours de la décennie précédente à l'aide d'approches non normalisées qui n'ont jamais été mises à jour pour tenir compte de l'inflation et des changements importants en matière de taux de change ou de coûts des matériaux
- le manque de mécanismes rigoureux officiels en place pour mesurer les progrès et les résultats
- des communications insuffisantes avec la population canadienne au sujet des coûts, des échéanciers et des progrès réalisés relativement à divers projets de construction

Toutefois, en 2016, un examen de la stratégie du gouvernement a permis de cerner un certain nombre de ces problèmes. En mai 2016, la ministre des Services publics et de l'Approvisionnement a annoncé une série d'améliorations importantes visant à faire en sorte que la stratégie atteigne efficacement ses objectifs et relève chacun de ces défis.

La stratégie a été améliorée dans cinq domaines prioritaires



EXPERTISE ACCRUE ET SURVEILLANCE RENFORCÉE

Afin de compléter l'expertise externe et les mesures de surveillance actuelles, comme les examens indépendants de l'établissement des coûts et de la productivité et du rendement des chantiers navals, le gouvernement a retenu les services d'un expert-conseil, qui a fourni des conseils sur les différents aspects de la stratégie, notamment sur la gestion des risques et des programmes, l'analyse comparative et la compétitivité des travaux de construction, ainsi que le rendement et les améliorations opérationnelles.

Plusieurs mécanismes avaient déjà été mis en place afin d'assurer la gestion efficace de la stratégie, notamment des calendriers de programme intégrés, ainsi que des examens indépendants des exigences, de l'établissement des coûts et de la productivité et du rendement des chantiers navals. Cependant, compte tenu de l'importance de la stratégie, la gouvernance et la surveillance ont été améliorées grâce à la création du comité du Cabinet sur l'approvisionnement en matière de défense et le renouvellement du Comité de gouvernance des sous-ministres.

CAPACITÉ INTERNE ACCRUE

Après des années d'inactivité relative dans le domaine de l'approvisionnement en matière de construction navale, le gouvernement ne dispose pas de toute la capacité interne requise pour bien gérer des projets de construction navale. La construction navale est une activité complexe, qui s'échelonne sur une longue période et nécessite un personnel dévoué et hautement spécialisé. Par conséquent, pour relever ce défi, le gouvernement prévoit doubler, d'ici 2019, la taille de l'effectif au moyen du recrutement d'autres employés possédant les compétences nécessaires pour gérer tous les aspects de la stratégie, y compris les négociations, la passation de marchés et la gestion de projet, de spécialistes de l'approvisionnement et d'ingénieurs dans les bureaux de projet de la stratégie d'approvisionnement. Déjà, d'autres employés sont recrutés, la formation a été augmentée et un appui externe est donné. Les efforts à venir permettront de s'assurer que les compétences nécessaires sont en place pour soutenir la réalisation de la stratégie.



PLANIFICATION PLUS PRÉCISE

Afin de gérer un projet de l'ampleur de la SNCN, de nouvelles méthodes d'établissement des coûts et une méthode de planification plus précise sont en cours d'élaboration; elles visent à garantir des gains d'efficacité et la livraison à temps des navires.

Des estimations des coûts révisées pour la SNCN sont en cours d'élaboration et, une fois mises en œuvre, elles amélioreront la qualité de l'information disponible en vue de mieux présenter les répercussions des risques et des incertitudes sur les estimations de coûts. Des estimations de coûts plus exactes, qui comprennent des réserves pour éventualités, permettront de prendre des décisions d'investissement plus éclairées. En outre, la diffusion périodique de cette information permettra aux ministres de rester à l'affût des estimations des coûts au fil de l'évolution des programmes et des projets.

À l'appui de la SNCN, un certain nombre de tiers experts ont été engagés par le gouvernement pour aider à évaluer les propositions de prix liées à la mise en œuvre de la stratégie et de ses projets, ainsi que pour apporter, au besoin, des conseils, de l'aide et de l'orientation lors de la négociation et de l'exécution de marchés et d'ententes complexes.

Des mesures novatrices sont mises en place grâce à d'importantes séances de consultation et de collaboration menées auprès de l'industrie. Les consultations auprès de l'industrie au sujet de la passation d'un marché de soutien en service pour les Navires de patrouille extracôtiers et de l'Arctique (NPEA) et les Navires de soutien interarmées (NSI) ont entraîné la fusion du soutien en service pour les NPEA et les NSI. Les coûts totaux sont ainsi réduits, et l'industrie marine profite de la plus grande stabilité de la main-d'œuvre.

De plus, en 2016, le projet de navires de combat de surface canadiens, le plus important de la SNCN, a annoncé un processus d'approvisionnement ouvert et concurrentiel en vue de la sélection d'un modèle de navire de guerre existant et d'une équipe de conception afin de réduire les risques liés à l'intégration et au calendrier et de renforcer la certitude à l'égard des coûts pour le projet.

De toutes ces mesures découlera une approche accélérée et simplifiée pour l'acquisition de la prochaine génération de navires de guerre.

SURVEILLANCE ÉTROITE

Afin de s'assurer que la stratégie suit son cours et respecte ses objectifs, le gouvernement travaille en étroite collaboration avec des tiers experts et les chantiers navals pour mettre en place un éventail de mesures d'évaluation du rendement. Les évaluations seront réalisées en tenant compte de nombreux facteurs, notamment la rapidité d'exécution des projets et les mesures visant à soutenir l'évaluation du rendement de la production des chantiers navals. En outre, la surveillance des projets et les retombées économiques de ceux-ci permettront au gouvernement de suivre l'état d'avancement de la stratégie ainsi que de relever les lacunes et de les corriger rapidement.

Dans le cadre d'une approche plus générale visant à examiner le rendement global de l'approvisionnement en matière de défense, un cadre de mesure du rendement est en cours d'élaboration. Sa mise en œuvre est prévue pour 2017 et a pour but de recueillir et d'intégrer les renseignements et les analyses nécessaires pour répondre aux questions fondamentales sur le rendement de la stratégie dans l'atteinte de ses objectifs clés. Le présent cadre de mesure du rendement est fondé sur les objectifs de la stratégie. Le rendement sera évalué en fonction du calendrier, du budget et de la portée, du rendement de la production et de l'état du secteur maritime dans l'ensemble, ainsi que des avantages économiques directs et indirects résultant de la construction des navires et des activités connexes. La mise en œuvre complète est prévue pour l'automne 2017.

TRANSPARENCE ET RESPONSABILISATION ACCRUES

Le gouvernement du Canada est déterminé à établir un dialogue ouvert et transparent avec la population canadienne à propos de la stratégie. Cela comprend de nouveaux rapports publics sur l'avancement des travaux des principaux entrepreneurs, afin de s'assurer qu'ils remplissent leurs obligations économiques à l'égard du Canada. Afin que les Canadiens et les intervenants soient tenus au courant des plans et de l'avancement des travaux, des rapports annuels et des mises à jour périodiques seront publiés, ce qui permettra d'effectuer le suivi des réalisations, des jalons franchis et des difficultés éprouvées dans le cadre de la stratégie.



ÉQUIPER LA MARINE ROYALE CANADIENNE ET LA GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE

PROJETS DE CONSTRUCTION NAVALE DE GRANDS NAVIRES

En 2016, des marchés pour la construction de nouveaux grands navires, d'une valeur totale de 270,8 millions de dollars, ont été attribués au chantier naval d'Irving Shipbuilding à Halifax et au chantier naval de Seaspan à Vancouver.

Pendant la période visée par le rapport, les activités contractuelles en cours³ pour la construction des grands navires en 2016 ont entraîné la création ou la préservation de plus de 7 400 emplois.

Ces chantiers navals sont en pleine production et construisent des navires à la fine pointe de la technologie pour la Marine royale canadienne et la Garde côtière canadienne.

TABLEAU 1.
NAVIRES AU CHANTIER NAVAL D'IRVING SHIPBUILDING À HALIFAX

| NAVIRE | PORTÉE | ÉTAT | CLIENT |
|---|---------------------|---------------------------------------|-----------------------------------|
| Navires de patrouille extracôtiers et de l'Arctique | Cinq ou six navires | Construction de deux navires en cours | Ministère de la Défense nationale |
| Flotte de navires de combat canadiens | 15 navires | Phase de définition (conception) | Ministère de la Défense nationale |

³ « Activités contractuelles en cours » désigne le montant dépensé sur les contrats liés à la SNCN en 2016.



TABEAU 2.
NAVIRES AU CHANTIER NAVAL DE SEASPAN À VANCOUVER

| NAVIRE | PORTÉE | ÉTAT | CLIENT |
|---|---------------|---------------------------------------|-----------------------------------|
| Navires hauturiers de science halieutique | Trois navires | Construction de deux navires en cours | Pêches et Océans Canada |
| Navire hauturier de science océanographique | Un navire | Conception de base en cours | Pêches et Océans Canada |
| Navires de soutien interarmées | Deux navires* | Phase de définition (conception) | Ministère de la Défense nationale |
| Brise-glace polaire | Un navire | Phase de définition (conception) | Pêches et Océans Canada |

* Pour les navires de soutien interarmées - avec la possibilité de construire un troisième navire.

Pour obtenir plus de renseignements, veuillez consulter l'annexe A : État d'avancement des projets de construction de grands navires à la fin du rapport.





CHANTIER NAVAL D'IRVING SHIPBUILDING À HALIFAX

Le chantier naval d'Irving Shipbuilding à Halifax a commencé la production des Navires de patrouille extracôtiers et de l'Arctique dans le respect du calendrier en septembre 2015; en décembre 2016, des progrès importants avaient été réalisés dans le cadre de la construction du futur NCSM *Harry DeWolf*, le premier navire de la classe. Irving a également commencé la production du second navire, le futur NCSM *Margaret Brooke*, en août 2016.

CHANTIER NAVAL DE SEASPAN À VANCOUVER

Les Navires hauturiers de science halieutique construits par le chantier naval de Seaspan à Vancouver seront les premiers grands navires livrés dans le cadre de la stratégie. La construction des deux premiers navires, qui a commencé en juin 2015 et en mars 2016 respectivement, va bon train. À ce rythme, la construction du troisième et dernier navire devrait commencer au début de 2017. Le 30 septembre 2016, un jalon important dans la construction du premier Navire hauturier de science halieutique a été atteint lorsque le chantier naval de Seaspan à Vancouver a appareillé un grand bloc, pesant plus de 170 tonnes et contenant le laboratoire humide du navire – l'un des principaux éléments soutenant les missions du navire, au navire, ce qui a entièrement fermé la salle des machines de propulsion du navire. Cet ajout a également coïncidé avec l'installation du premier groupe d'équipement de mission à bord du navire.

Le gouvernement du Canada a attribué le marché de génie de construction initial au chantier naval de Seaspan à Vancouver afin d'amorcer les travaux requis aux fins de la préparation des travaux de construction du Navire hauturier de science océanographique. En février 2016, le Canada a attribué un marché visant les éléments à long délai de livraison et l'équipement au chantier naval de Seaspan à Vancouver. Ce marché permet au chantier naval d'amorcer des



Appareillage du grand bloc de la poupe au Navire hauturier de recherches halieutiques

discussions préliminaires avec les fournisseurs éventuels et d'acquérir les matériaux et l'équipement requis. Un marché visant les éléments à long délai de livraison et l'équipement a aussi été attribué au chantier naval de Seaspans à Vancouver pour les Navires de soutien interarmées.

Un élément clé du processus de sélection de la stratégie a été l'obligation pour chaque soumissionnaire de fournir ses plans de réfection pour atteindre un « état cible » prédéfini, par lequel les chantiers navals :

- seraient en mesure de construire les navires efficacement
- amélioreraient leurs installations et leurs processus faisant ainsi en sorte que, dans le cadre d'un processus d'amélioration continue, leur effectif qualifié adopte les pratiques exemplaires et atteigne les niveaux de productivité établis à l'échelle internationale, et qu'ils se hissent ainsi au rang du quartile supérieur des chantiers navals comparables à l'étranger

Les travaux de modernisation réalisés au chantier naval d'Irving Shipbuilding à Halifax et au chantier naval de Seaspans à Vancouver n'ont entraîné aucuns frais pour le gouvernement du Canada. Les deux chantiers navals maintiennent leur engagement et continuent de réaliser des progrès en vue de l'atteinte de l'état cible.

Une évaluation de l'état cible finale aura lieu à chaque chantier, et des évaluations similaires seront ensuite réalisées périodiquement en vue d'évaluer le maintien et l'amélioration de la productivité des chantiers navals.

STRATÉGIE EN ACTION – CRÉATION D'EMPLOIS À LONG TERME

Genoa Design International Ltd, une entreprise de conception de production navale basée à St. John's, à Terre-Neuve-et-Labrador, fournit des services de traçage de la production et d'étude d'avant-projets de conception des renseignements à l'industrie navale et à l'industrie côtière partout dans le monde.

Dans le cadre du marché d'acquisition de navires hauturiers de science halieutique, Genoa a créé et utilise un modèle 3D, en collaboration avec le chantier naval de Seaspans à Vancouver, dans le but d'extraire des renseignements qui fournissent les détails de fabrication nécessaires, le tout dans un format qui convient à la construction efficace de navires hauturiers de science halieutique. L'information fournie est entièrement intégrée au plan et au calendrier de construction élaborés par le chantier naval de Seaspans à Vancouver.

Travailler sur les navires non destinés au combat dans la cadre de la Stratégie nationale de construction navale a permis à Genoa d'embaucher environ 30 nouveaux employés à temps plein. Sa participation à la stratégie lui permettra également de former de nouveaux employés canadiens pour que ceux-ci acquièrent les compétences nécessaires pour obtenir des renseignements sur la fabrication pour ce type de bâtiment; en outre, cela servira d'excellente référence pour le marché d'exportation et permettra de remporter d'autres marchés et de maintenir des emplois à long terme au Canada.

STRATÉGIE EN ACTION – TRAVAILLER EN COLLABORATION AVEC LES PETITES ENTREPRISES

En avril 2016, Fleetway Inc., une entreprise d'ingénierie, de logistique et technique, et le chantier naval de Halifax ont attribué un marché de 15 millions de dollars à Bluedrop Training & Simulation, une entreprise de Halifax. Le marché porte sur la conception d'un logiciel et de technologies de formation et de simulation virtuelles de fine pointe afin de préparer le personnel et de lui donner la formation adéquate pour utiliser les Navires de patrouille extracôtiers et de l'Arctique en cours de construction dans le cadre de la Stratégie nationale de construction navale du Canada.

À l'heure actuelle, le bureau de Halifax de Bluedrop compte 25 employés à temps plein et à temps partiel affectés au projet des Navires de patrouille extracôtiers et de l'Arctique, y compris 8 postes qui ont été créés à la suite de l'obtention du marché dans le cadre de la Stratégie nationale de construction navale du Canada.



CONSTRUCTION DE PETITS NAVIRES

Pour tous les projets de construction de petits navires, un processus d'approvisionnement concurrentiel projet par projet est lancé parmi les chantiers navals canadiens autres que le chantier naval d'Irving Shipbuilding à Halifax, le chantier naval de Seaspan à Vancouver et leurs sociétés affiliées, qui ne peuvent soumissionner.

Pendant la période visée par le rapport, des marchés pour la construction de nouveaux petits navires d'une valeur totale de 12,9 millions de dollars ont été attribués à des chantiers navals canadiens.

Pendant la période visée par le rapport, les activités contractuelles en cours pour la construction de petits navires en 2016 ont entraîné la création ou la préservation de plus de 150 emplois.

En octobre 2016, le gouvernement du Canada a attribué un marché de 5 millions de dollars à Kanter Marine de St. Thomas, en Ontario, pour la construction de deux Navires de levé et de sondage de chenal pour la Garde côtière canadienne. À la suite de leur livraison en 2018, ces nouveaux petits navires remplaceront les deux Navires de levé et de sondage de chenal actuels de la Garde côtière canadienne. Ces vieux navires de la Garde côtière, qui sont âgés en moyenne de 37,5 ans, sillonnent la voie maritime du

Saint-Laurent, dans la Région du Centre et de l'Arctique, et ont presque atteint la fin de leur cycle de vie.

Les nouveaux Navires de levé et de sondage de chenal fourniront aux exploitants de navires privés ou commerciaux des renseignements sur l'état du fond du canal et des prévisions sur la profondeur de l'eau. Ces navires fourniront également au ministère des Pêches et des Océans, ainsi qu'aux autres ministères et organismes, la capacité de surveiller et d'observer les conditions maritimes et les conditions environnementales.

En juillet 2015, le gouvernement du Canada a attribué à Hike Metal Products Limited de Wheatley, en Ontario, et au Chantier Naval Forillon à Gaspé, au Québec, les marchés concurrentiels pour la construction des nouveaux navires de recherche et de sauvetage pour la Garde côtière canadienne, d'une valeur totale de 89 millions de dollars. En vertu de ces marchés, chaque chantier naval doit construire et livrer six navires de recherche et de sauvetage. Ces marchés comportent également des options visant la construction et la livraison de trois autres navires. Les travaux de construction sont en cours dans les deux chantiers navals et la livraison des premiers navires devrait avoir lieu en 2017.

Construction du premier Navire de recherche et de sauvetage à Hike Metal Products





PROJECTS DE RÉPARATION, DE RADOUB ET D'ENTRETIEN

Les marchés de 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. En 2016, le gouvernement du Canada a continué d'investir dans les travaux de réparation, de radoub et d'entretien en fournissant du travail à l'ensemble de l'industrie maritime canadienne partout au pays. Le maintien d'une capacité nationale de réparation des navires canadiens est indispensable pour soutenir les flottes du gouvernement du Canada. Les travaux de réparation, de radoub et d'entretien actuels touchent des frégates, des sous-marins ainsi que des navires de classe Kingston et Orca et la flotte auxiliaire de petits navires, de barges, de remorqueurs et d'embarcation-support pour plongeurs.

Ces travaux ont eu des retombées pour de nombreux chantiers navals canadiens et des fournisseurs de partout au pays, y compris de l'Ontario, de la Nouvelle-Écosse, de la Colombie-Britannique et du Québec. Pendant la période visée par le rapport, 188,6 millions de dollars en nouveaux marchés ont été attribués ou modifiés pour la Marine royale canadienne et la Garde côtière canadienne.

Ce montant comprend le projet de modernisation de 3,1 millions de dollars du NGCC *Sipu Muin* de la Garde côtière canadienne, réalisé par Réparations navales et industrielles Océan de la ville de Québec. Les travaux, achevés en décembre 2016, comprenaient la réparation de la coque, des

modifications apportées à la timonerie, des mises à niveau de la suite de navigation électronique ainsi que le remplacement des réservoirs de carburant souples et du socle du navire âgé de 19 ans.

L'année 2016 marque également l'achèvement d'un marché de 2 millions de dollars attribué à Heddle Marine, de Hamilton, en Ontario, pour la mise en cale sèche et la réparation du NCSM *Haida*. De plus, des travaux de prolongement de la vie des navires ont été réalisés au chantier Davie pour deux navires de la Garde côtière : le NGCC *Henry Larsen* (valeur du marché de 16 millions de dollars) et le NGCC *Earl Grey* (valeur du marché de 14 millions de dollars).

Le marché de soutien en service des sous-marins de la classe Victoria est une source de travail d'une valeur approximative de 200 millions de dollars chaque année et soutient directement le maintien d'environ 200 emplois à Esquimalt, en Colombie-Britannique, ainsi que 200 autres emplois ailleurs au Canada. En 2016, un montant supplémentaire de 880 millions de dollars a été accordé pour les sous-marins de la classe Victoria en vue de couvrir les coûts d'entretien réels pendant toute la durée du marché.

Pendant la période visée par le rapport, les activités contractuelles en cours pour la réparation, le radoub et l'entretien en 2016 ont entraîné la création ou la préservation de plus de 10 000 emplois.

STRATÉGIE EN ACTION – DÉVELOPPER LE SECTEUR MARITIME DU CANADA

En août 2016, le gouvernement du Canada a attribué un marché de 8,7 millions de dollars à Verreault Navigation Inc. pour effectuer de grands travaux de radoub et d'entretien sur le navire de la Garde côtière canadienne (NGCC) Pierre Radisson. Les travaux seront effectués à Les Méchins, au Québec. Cela fait partie de l'engagement du Canada à améliorer les possibilités économiques importantes pour le secteur maritime canadien et les industries connexes dans le cadre de la Stratégie nationale de construction navale.

Le NGCC Pierre Radisson est un brise-glace de taille moyenne basé à Québec, au Québec, qui sillonne habituellement le fleuve Saint-Laurent, le golfe du Saint-Laurent et l'Arctique canadien.

Les travaux ont commencé en septembre 2016 et devraient être achevés en 2017, ce qui permet de maintenir 100 emplois. Les principaux éléments de travail comprennent des ouvrages en acier, des travaux d'entretien et de réparation pour plusieurs réservoirs, le recouvrement de la coque, la remise à neuf de la plateforme et du hangar d'hélicoptère, le remplacement des fenêtres et des hublots, l'entretien des groupes propulseurs et des organes de direction ainsi que des travaux de rénovation intérieure.



AUTRES PROJETS MARITIMES

Bien que la Stratégie nationale de construction navale soit un plan à long terme de construction de navires au Canada, il faudra également, de temps à autre, répondre à d'autres besoins essentiels. Le gouvernement du Canada consulte l'industrie dans le cadre de processus ouverts et transparents, et ce, à mesure que des exigences s'ajoutent pour la Marine royale canadienne et la Garde côtière canadienne et l'ensemble de la flotte fédérale.

Par exemple, après le retrait anticipé des deux navires de ravitaillement de la Marine royale canadienne en 2014, le gouvernement du Canada a conclu un marché de services de ravitaillement en mer avec Federal Fleet Services Inc. (anciennement Project Resolve Inc.) afin de fournir à la Marine royale canadienne une capacité transitoire de pétrolier ravitailleur d'escadre en mer d'ici la livraison des deux navires de soutien interarmées qui sont construits au chantier naval de Seaspam à Vancouver.

Dans le cadre du marché, Chantier Davie Canada Inc., un important sous-traitant de Federal Fleet Services Inc., réalise des travaux de conversion qui respecteront la réglementation de Transports Canada. Cette entente d'approvisionnement est à l'origine de retombées économiques partout au pays, environ 400 personnes travaillant actuellement à la conversion du navire au Chantier Davie et 300 autres personnes travaillant comme sous-traitants partout au pays. Le projet devrait être terminé au début de 2018.

En novembre 2016, le gouvernement du Canada a publié une demande de renseignements afin d'obtenir les commentaires de l'industrie navale sur les options possibles pour combler les besoins provisoires potentiels pour la prestation des services de déglacage de la Garde côtière canadienne. Dans le cadre de l'engagement de la Garde côtière canadienne dans le [Plan de protection des océans](#), le processus de demande de renseignements vise aussi à obtenir des commentaires sur le renforcement de la capacité d'intervention en matière de pollution marine de la Garde côtière canadienne. Les solutions présentées par l'industrie permettront d'éclairer la prise de décisions sur la meilleure façon de combler les lacunes en matière de capacité potentielle et d'assurer la continuité des services étant donné l'âge et l'état de la flotte de la Garde côtière canadienne et le temps qu'il faudra pour livrer les nouveaux navires. Le gouvernement du Canada procède actuellement à l'analyse des renseignements reçus dans le cadre de la demande de renseignements et il sollicitera, à court terme, l'industrie au sujet de ses exigences en matière de remorquage, et, à moyen terme, au sujet de ses exigences en matière de capacité de déglacage.

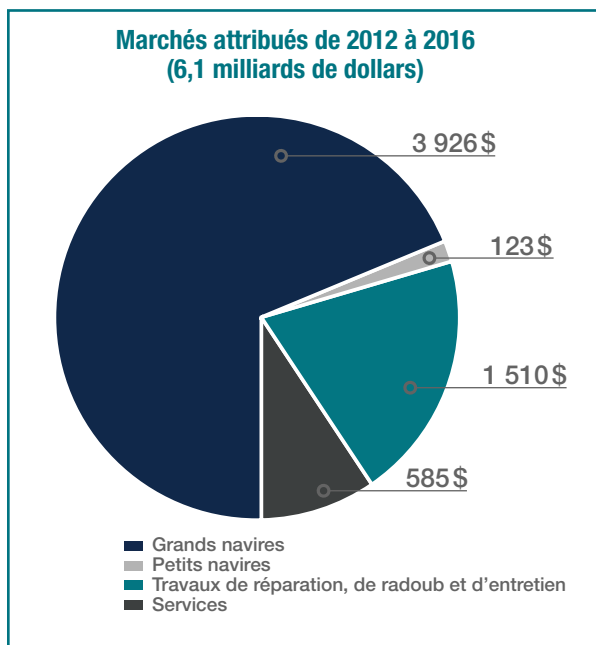




Créer des retombées économiques

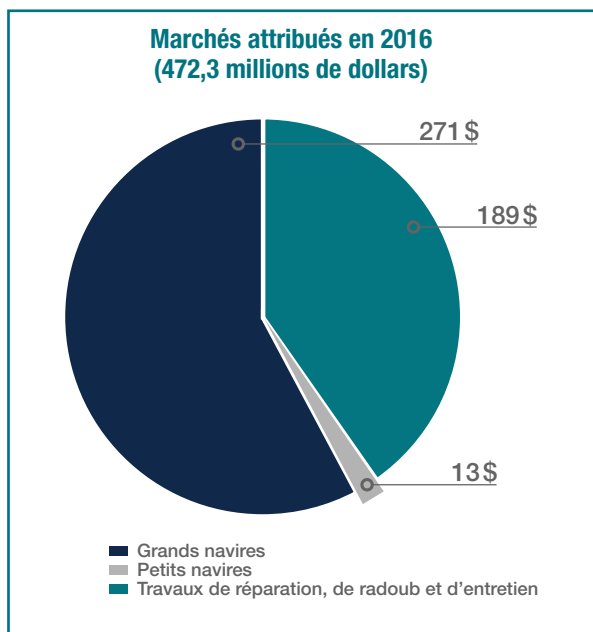
On estime que les marchés attribués à ce jour dans le cadre de la Stratégie nationale de construction navale contribueront à près de 7,7 milliards de dollars du PIB.⁴ En moyenne, près de 7 350 emplois par année seront créés ou maintenus entre 2012 et 2022.

FIGURE 1.



En 2016, le gouvernement du Canada a attribué dans le cadre de la stratégie des marchés totalisant 472,3 millions de dollars, ce qui comprend la construction de grands navires (270,8 millions de dollars), la construction de petits navires (12,9 millions de dollars) et la réparation, le radoub et l'entretien de navires (188,6 millions de dollars).

FIGURE 2.



En plus des nouveaux marchés attribués en 2016, les activités en cours liées à l'exécution des marchés qui ont été entreprises au cours de l'année pour les trois piliers de la stratégie totalisent plus de 1,2 milliard de dollars. Parmi ces dépenses, la construction de petits navires au cours de l'année comptait pour 13 millions de dollars, ce qui a permis la construction de navires de recherche et de sauvetage pour la Garde côtière canadienne. Ce total augmentera au cours des prochaines années avec la pleine réalisation des marchés de construction visant la fourniture de ces navires par Hike Metal Products et Chantier Naval Forillon et la construction de Navires de levé et de sondage de chenal par Kanter Marine de St. Thomas, en Ontario.

Les travaux de réparation, de radoub et d'entretien ont représenté plus de 660 millions, y compris 512 millions de

⁴ Le PIB est l'un des principaux indicateurs utilisés pour évaluer la santé de l'économie du Canada. Il représente la valeur en dollars de tous les biens et de tous les services fournis au cours d'une période donnée.



dollars en provenance du ministère de la Défense nationale pour des marchés visant des navires de classe Kingston et de classe Orca, et la flotte auxiliaire de petits navires, de barges, de remorqueurs et d'embarcation-supports pour plongeurs, des marchés multinavires pour la modernisation de la classe Halifax et des sous-marins. Les activités de prolongation de la vie des navires et d'entretien des navires de la Garde côtière canadienne représentaient environ 150 millions de dollars.

RÉPERCUSSIONS DE LA STRATÉGIE NATIONALE DE CONSTRUCTION NAVALE

Les projets de construction navale en cours ont eu une incidence importante sur l'économie canadienne, tant au point de vue du PIB que de l'emploi. Malgré l'importance de la valeur des marchés actuels et en cours de la Stratégie nationale de construction navale, les retombées économiques globales continueront d'augmenter au fil du temps, car le gouvernement du Canada attribue de nouveaux marchés pour des projets menés dans le cadre de la stratégie.

De plus, grâce à l'application des politiques du gouvernement du Canada en matière de retombées industrielles et régionales et de retombées industrielles et technologiques, et aux investissements requis dans la construction navale et l'industrie navale canadienne dans le cadre de la proposition de valeur de la Stratégie nationale de construction navale, d'autres retombées économiques seront produites. Les exigences en matière de compensation et de proposition de valeur sont définies dans les ententes-cadres de la Stratégie nationale de construction navale.

En 2016, il y a eu une augmentation importante du nombre de fournisseurs participant à des marchés attribués dans le cadre de la stratégie au chantier naval d'Irving Shipbuilding à Halifax et au chantier naval de Seaspan à Vancouver. Au cours de cette période, 129 nouveaux fournisseurs canadiens ont été engagés par les chantiers navals pour appuyer leurs activités respectives de la stratégie. Parmi ces fournisseurs canadiens, 99 entreprises étaient des PME. Au cours de la période, les nouveaux marchés attribués par les chantiers navals ont totalisé 243,8 millions de dollars, dont 185,5 millions ont été attribués à des PME.

POSSIBILITÉS D'EXPORTATION

En raison de leur participation active à des projets nationaux de la Stratégie nationale de construction navale, les entreprises canadiennes doivent acquérir les compétences requises et en faire la démonstration non seulement dans le cadre des projets visant à appuyer la construction navale à l'échelle nationale, mais aussi dans le cadre d'activités visant à les positionner de façon à tirer profit des possibilités d'exportation actuelles et à venir.

Par le passé, les entreprises canadiennes de l'industrie navale comme AutoNav, Curtiss-Wright/Indal, Hepburn Engineering, L3 Mapps, Ultra Electronics et DRS ont tiré parti des possibilités de travail en construction navale à l'échelle nationale pour saisir les occasions d'affaires se présentant à l'échelle internationale. En 2014, Lockheed Martin Canada, un sous-traitant d'Irving Shipbuilding a été sélectionné comme principal intégrateur de systèmes dans le cadre d'un projet de modernisation des systèmes de combat des navires de classe ANZAC de la Nouvelle-Zélande. Lockheed Martin Canada a fait ses preuves en ce qui concerne la méthode d'intégration des systèmes de combat sur les plateformes marines canadiennes, y compris les Navires de patrouille extracôtiers et de l'Arctique.





PROPOSITION DE VALEUR DE LA STRATÉGIE NATIONALE DE CONSTRUCTION NAVALE – AU PROFIT DE L'ENSEMBLE DE L'INDUSTRIE NAVALE

Un élément unique de la SNCN est la proposition de valeur, conçue pour profiter à l'ensemble de l'industrie navale canadienne et aider à assurer sa viabilité à long terme.

La proposition de valeur de la stratégie oblige le chantier naval d'Irving Shipbuilding à Halifax et le chantier naval de Seaspan à Vancouver à investir 0,5 % de la valeur des marchés de la stratégie au profit de l'industrie navale nationale à long terme. Les investissements contribueront à trois domaines prioritaires : le développement des ressources humaines, l'investissement technologique et le développement industriel. Ces investissements contribueront au renforcement et à la croissance de l'ensemble de l'industrie navale du Canada.

Les deux chantiers navals ont participé activement à la réalisation de leurs engagements au cours de la dernière année. Le chantier naval d'Irving Shipbuilding à Halifax a lancé de nouvelles activités à hauteur de 4 millions de dollars et le chantier naval de Seaspan à Vancouver a entrepris de nouveaux projets liés à ces obligations d'une valeur totale de 1,1 million de dollars.

RETOMBÉES INDUSTRIELLES ET RÉGIONALES

La Politique des retombées industrielles et régionales du Canada joue un rôle important en tirant parti des dépenses militaires du Canada pour générer des retombées

STRATÉGIE EN ACTION – FINANCEMENT DE LA RECHERCHE DANS L'ARCTIQUE

En octobre 2016, le chantier naval d'Irving Shipbuilding à Halifax a annoncé les bénéficiaires d'un nouvel engagement de financement de deux millions de dollars, en partenariat avec le Collège de l'Arctique du Nunavut, pour neuf projets de recherche appliquée axés sur des domaines importants pour les collectivités de l'Arctique canadien et l'industrie navale canadienne.

Cet engagement de deux millions de dollars a été pris dans le cadre de l'engagement de la valeur de proposition du chantier naval de Halifax, dans le cadre de la Stratégie nationale de construction navale du Canada. Irving Shipbuilding Inc. s'est engagée à investir 0,5 % des revenus tirés des marchés dans la création d'une industrie navale durable dans l'ensemble du Canada. En somme, environ 12 millions de dollars seront investis pendant la durée du marché relatif au Navire de patrouille extracôtier et de l'Arctique.

« Cette initiative, rendue possible grâce au chantier naval de Halifax et à la Stratégie nationale de construction navale, permettra de développer la capacité des collectivités de l'Arctique à participer à la recherche », a déclaré Joe Kunuk, président du Collège de l'Arctique du Nunavut. « Nous avons hâte d'appuyer des propositions innovantes visant à créer et à améliorer la sécurité navale. »

économiques au pays. En vertu de cette politique, le chantier naval d'Irving Shipbuilding à Halifax et le chantier naval de Seaspan à Vancouver ainsi que leurs principaux fournisseurs doivent réaliser des activités commerciales au Canada d'une valeur équivalente à celle des marchés qui leur ont été attribués par le gouvernement du Canada. Cette politique exige aussi la participation directe de l'industrie canadienne aux projets touchant les navires, veille à ce que le travail soit réalisé en collaboration avec des petites et moyennes entreprises canadiennes et contribue à la répartition des possibilités d'affaires partout au Canada.

Les retombées économiques des projets réalisés dans le cadre de la Stratégie nationale de construction navale génèrent d'importantes retombées pour l'ensemble de l'économie canadienne. De 2012 à 2016, des projets totalisant plus de 791 millions de dollars attribuables à des engagements en matière de retombées industrielles et régionales ont été réalisés, y compris 410 millions de dollars en 2016. Environ un tiers de ces projets a été réalisé par des petites et moyennes entreprises, la majeure partie des travaux étant axée sur la conception, l'ingénierie de construction et la production. En

STRATÉGIE EN ACTION – TRAVAILLER EN COLLABORATION AVEC LES ENTREPRISES CANADIENNES

Thordon Bearings Inc. est le chef de file mondial en matière de fabrication de solutions de roulements et de joints en polymère sans huile ni lubrifiant. Établi en 1911, Thordon est une entreprise privée canadienne située à Burlington, en Ontario.

Dans le cadre du programme des Navires de patrouille extracôtiers et de l'Arctique, Thordon Bearings a été sélectionné comme le principal fournisseur de matériel de propulsion principal. Thordon Bearing a fourni la solution complète de roulement pour lignes d'arbres au chantier naval d'Irving Shipbuilding à Halifax, puis à la Marine royale canadienne. Thordon a également fourni des offres sur la qualité de l'eau pour l'approvisionnement d'eau de mer climatisée et surveillée servant à lubrifier les roulements des arbres. En outre, Thordon fournira la protection contre la corrosion pour l'arbre d'hélice.

L'ensemble de ce projet représente un revenu de plus de 1 million de dollars pour Thordon Bearings. Tous les produits fournis dans le cadre de ce projet sont fabriqués au Canada.





outre, des marchés d'une valeur de 984 millions de dollars sont en cours, y compris 155 millions de dollars dans le cadre de nouveaux marchés attribués au cours de la période visée par le rapport.

FORMATION ET RENFORCEMENT DES CAPACITÉS

Les effectifs du chantier naval d'Irving Shipbuilding à Halifax et du chantier naval de Seaspan à Vancouver comprennent des membres du personnel auxiliaire et des gens de métier.

Les deux chantiers navals participent activement à la formation et au perfectionnement de leurs effectifs. Grâce à l'utilisation de simulateurs sur place qui reproduisent les navires visés par les travaux de construction et à la création d'initiatives de perfectionnement et d'avancement des employés, les chantiers navals s'assurent de disposer et de poursuivre le perfectionnement d'un effectif hautement qualifié qui est en mesure de réaliser des projets de la Stratégie nationale de construction navale. Voici certaines de ces initiatives :

- les programmes de mentorat
- l'apprentissage de compétences
- les programmes d'apprentissage
- les procédures relatives à la sécurité et à la sûreté
- les programmes de perfectionnement en gestion et de formation à la supervision
- les évaluations des nouvelles embauches
- les évaluations trimestrielles des apprentis
- le soutien pour les transferts de compétences, notamment en ce qui concerne la formation en service de leurs effectifs respectifs

CHANTIER NAVAL D'IRVING SHIPBUILDING À HALIFAX

En ce qui concerne la dotation en personnel, entre janvier et décembre 2016, le chantier naval d'Irving Shipbuilding à Halifax a embauché 187 personnes, portant ainsi le nombre total d'employés du chantier naval d'Irving Shipbuilding à Halifax, de Woodside Industries et de Marine Fabricators à 522. Au cours de cette même période, plus de 276 nouveaux gens de métier ont été embauchés, portant ainsi le total des gens de métier actifs à 1 006.

De plus, par l'intermédiaire du Centre d'excellence d'Irving Shipbuilding du Nova Scotia Community

INVESTIR DANS L'AVENIR DE LA CONSTRUCTION NAVALE EN COLOMBIE-BRITANNIQUE

En juin 2016, Seaspan et la Fondation Dennis et Phyllis Washington ont annoncé un investissement de plusieurs millions de dollars s'échelonnant sur plusieurs années dans l'avenir du secteur de la construction navale en Colombie-Britannique.

Cet engagement totalise 2,9 millions de dollars et comprend un don sur trois ans de 900 000 \$ de la Fondation Dennis et Phyllis Washington, versé à trois programmes institutionnels de formation dans un métier au Canada. Parmi les bénéficiaires, on compte l'Institut de technologie de la Colombie-Britannique, à l'appui des Autochtones dans le domaine des métiers spécialisés, le Camosun College, afin de venir en aide aux femmes dans le domaine des métiers spécialisés, et la Fondation de l'Association canadienne de soudage à la fois pour le nouvel équipement de soudage et le perfectionnement professionnel des enseignants. L'investissement est une conséquence directe des obligations en matière de retombées industrielles et régionales du chantier naval de Seaspan à Vancouver dans le cadre de la stratégie.

En outre, cet engagement comprend également un investissement de 2 millions de dollars du chantier naval de Seaspan à Vancouver visant à soutenir l'enseignement et la recherche dans le cadre des programmes d'architecture et de mécanique navales de la faculté des sciences appliquées de l'Université de la Colombie-Britannique. L'investissement est une conséquence directe des obligations relatives à la proposition de valeur du chantier naval de Seaspan à Vancouver dans le cadre de la stratégie.

College, deux programmes de formation fructueux destinés aux groupes qui sont sous-représentés dans l'industrie de la construction navale sont offerts :

- Women Unlimited – En 2016, 17 étudiantes se sont inscrites à des programmes de soudage et de fabrication de produits métalliques au Nova Scotia Community College, dans le cadre du programme pilote d'Irving Shipbuilding – Women Unlimited. À la fin de ce programme de deux ans en juin 2017, on s'attend à ce que des étudiantes soient embauchées par Irving Shipbuilding en tant que soudeuses ou de transformatrices de produits métalliques et qu'elles poursuivent leur apprentissage, en supposant que des postes sont disponibles et qu'elles répondent aux exigences d'Irving Shipbuilding. Le recrutement pour un deuxième programme débutera au printemps 2017
- Pathways to Shipbuilding – En partenariat avec le gouvernement du Canada, le gouvernement de la Nouvelle-Écosse, le Mi'kmaw Native Friendship Centre, le Nova Scotia Community College, GE Canada et Unifor, 19 étudiants autochtones se sont inscrits en 2016 au programme de fabrication de produits métalliques au Nova Scotia Community College dans le cadre du programme Pathways to Shipbuilding. À la fin de ce programme de deux ans, on s'attend à ce que des étudiants soient embauchés par le chantier naval d'Irving Shipbuilding à Halifax en tant que transformateurs de produits métalliques et qu'ils poursuivent leur apprentissage, en supposant que des postes sont disponibles et qu'ils répondent aux exigences d'Irving Shipbuilding

CHANTIER NAVAL DE SEASPAN À VANCOUVER

En 2016, le chantier naval de Seaspan à Vancouver a embauché 326 gens de métier, portant ainsi le total des gens de métier actifs à 650. De plus, le chantier naval de Sea-

span à Vancouver a pourvu 164 postes, dont 128 étaient de nouveaux employés, portant ainsi le nombre total d'employés à 1 070.

Pendant la période visée par le rapport, le chantier naval de Seaspan à Vancouver a investi dans la formation des employés et le perfectionnement des ressources humaines afin d'appuyer le renforcement de la capacité dans le secteur naval du Canada :

- en créant une chaire de recherche dotée en architecture et en mécanique navales à l'Université de la Colombie-Britannique
- en établissant un partenariat avec la British Columbia Institute of Technology, le Camosun College et Industry Training Authority afin de créer un programme accrédité d'ajusteur maritime pour les métiers de chaudronnier, de transformateur de produits métalliques et de soudeur

STRATÉGIE EN ACTION – FORMATION DES FUTURS CONSTRUCTEURS DE NAVIRES

Dans le cadre de la stratégie, le chantier naval d'Irving Shipbuilding à Halifax a investi dans des programmes de formation en vue de créer des constructeurs de navires du 21^e siècle. C'est pourquoi il a donné 250 000 \$ par année au Nova Scotia Community College, dans le but de développer et de maintenir le Centre d'excellence du chantier naval d'Irving Shipbuilding à Halifax. Le centre offre des bourses aux personnes intéressées par une carrière dans le domaine de la construction navale en mettant l'accent sur le nombre croissant de possibilités offertes aux groupes sous-représentés. Dans le cadre de cette initiative, deux programmes fructueux, Women Unlimited et Pathways to Shipbuilding, ont été mis sur pied afin d'offrir de la formation et des possibilités d'emploi à 20 étudiantes et 20 étudiants autochtones dans les domaines du soudage et de la fabrication de produits métalliques.



PROGRAMMES D'APPRENTISSAGE

L'apprentissage continue d'être un aspect extrêmement important de la création d'un bassin durable et à long terme de professionnels et de gens de métier autochtones compétents en vue de gérer la production des navires au Canada pour les générations à venir. Au cours de la période visée par le rapport, 96 nouveaux apprentis ont été embauchés par Irving Shipbuilding, pour un total de 294, dont 36 ont obtenu leur certificat de compagnon. Pendant la période visée par le rapport, le chantier naval de Seaspan à Vancouver a employé 57 apprentis sur le site, ce qui représente une augmentation de 22 apprentis.

PARTICIPATION DES AUTOCHTONES À LA STRATÉGIE

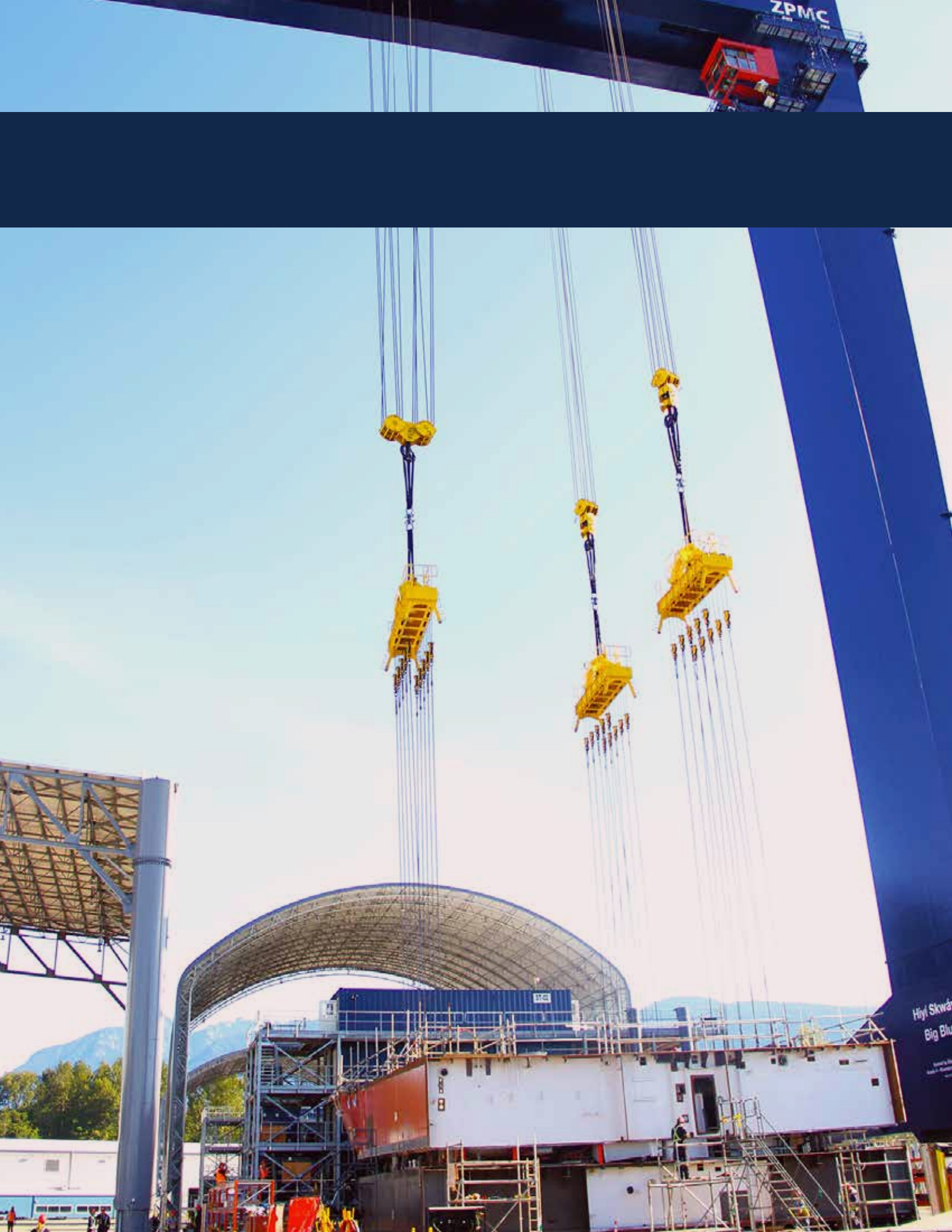
Pour encourager la participation des Autochtones à l'industrie de la construction navale du Canada dans son ensemble, Affaires autochtones et du Nord Canada a collaboré avec d'autres ministères et organismes fédéraux, les gouvernements provinciaux, le chantier naval d'Irving Shipbuilding à Halifax, le chantier naval de Seaspan à Vancouver et des partenaires autochtones dans le but d'élaborer des stratégies visant à combler les lacunes et à renforcer la participation des Autochtones à la stratégie.

Cette collaboration a permis à environ 700 Autochtones de suivre une formation sur la côte Est, à 32 Autochtones de retourner aux études afin de suivre une formation supplémentaire et à 316 Autochtones d'occuper divers postes, par exemple, électriciens, ferronniers, tuyauteurs, peintres/sableurs, monteurs, soudeurs, mécaniciens-monteurs de machines, transformateurs de tôles, grutiers et machinistes. Sur la côte Ouest, environ 783 Autochtones ont suivi une formation, 31 Autochtones sont retournés aux études pour suivre une formation supplémentaire et 250 Autochtones ont été embauchés pour occuper divers postes, par exemple, chaudronniers, transformateurs de tôles, tuyauteurs, ainsi que dans le domaine de l'approvisionnement, de l'administration, de la chaîne d'approvisionnement en fournitures navales et de la gestion des matériaux. De plus, comme il a été mentionné par le chantier naval de Seaspan à Vancouver, 22,2 millions de dollars en marchés ont été attribués à des entreprises autochtones depuis la mise en œuvre de la stratégie.

Les deux chantiers navals contribuent à développer la capacité des Autochtones dans divers domaines de la construction navale, ce qui permettra aux entreprises autochtones de conclure de nombreux marchés de construction navale avec ou sans partenaires.







Ce que nous réserve l'année qui vient



Le Canada a une longue et riche tradition en matière de construction navale, car il possède les plus longues côtes au monde et est entouré de trois océans. Bien que l'industrie de la construction navale du Canada ait connu périodiquement des périodes d'expansion et de ralentissement, le gouvernement du Canada a, dans le cadre de la Stratégie nationale de construction navale, confirmé son engagement à l'égard de la durabilité de l'industrie de la construction navale et de la construction rapide et à prix abordable de navires destinés à la Marine royale canadienne et à la Garde côtière canadienne. La stratégie a bien amorcé le processus de renouvellement de ces flottes, qui se poursuivra au cours des 30 prochaines années, ainsi que la réalisation des marchés de construction de petits navires et des travaux de réparation, de radoub et d'entretien visant à répondre à leurs besoins.

Même si la stratégie en est toujours aux premières étapes de sa mise en œuvre, les retombées économiques qui en résultent sont déjà considérables et elles continueront d'être source de richesses et de possibilités importantes pour le Canada, y compris des possibilités d'offrir de la formation et du travail à long terme aux Autochtones et à d'autres groupes sous-représentés dans la main-d'œuvre.

CONSTRUCTION DE GRANDS NAVIRES

Les activités de la Stratégie nationale de construction navale continueront à prendre de l'expansion au cours de la prochaine année. En fait, une demande de propositions officielle en vue de choisir une conception pour le projet de navire de combat canadien a été lancée en octobre 2016, et les travaux de construction du premier navire commenceront au début de la décennie de 2020. On s'attend également à ce que les navires de soutien interarmées passent à l'étape de conception et de génie de production, l'étape précédant la phase de construction. De plus, le projet de navire hauturier de science océanographique franchira l'étape de l'ingénierie de construction. Un marché de construction sera négocié avec le chantier naval de Seaspan à Vancouver une fois que les travaux d'ingénierie requis auront été lancés.

CONSTRUCTION DE PETITS NAVIRES

En ce qui concerne la construction de petits navires, afin de soutenir les exigences opérationnelles du ministère de la Défense nationale et de la Garde côtière canadienne, les chantiers navals canadiens continueront d'assurer la construction et la livraison des navires pesant moins de 1 000 tonnes. Dans un proche avenir, le ministère de la Défense nationale approchera notamment l'industrie en 2017 dans le cadre de la stratégie en vue d'acquiescer quatre remorqueurs de proximité du littoral de conception commerciale.

De plus, le ministère de la Défense nationale est en train de préparer la version définitive des exigences relativement aux embarcations multirôles du navire de la classe Halifax. Jusqu'à 30 embarcations gonflables à coque rigide de 9 mètres et 30 nouvelles grues (systèmes de lancement et de récupération) seront acquises. On prévoit présenter ces demandes à l'industrie en 2017.

Au cours des prochaines années, la Garde côtière canadienne fera l'acquisition de petits navires supplémentaires afin de renouveler sa flotte, y compris des navires semi-hauturiers de recherche halieutique, des baliseurs spéciaux, des navires scientifiques semi-hauturiers et des navires spécialisés.

TRAVAUX DE RÉPARATION, DE RADOUB ET D'ENTRETIEN

Lorsque les nouveaux navires de la Stratégie nationale de construction navale entreront en service, un soutien en service sera nécessaire. Pour le ministère de la Défense nationale, les premières classes de navires à entrer en service seront les Navires de patrouille extracôtiers et de l'Arctique et les Navires de soutien interarmées. La valeur potentielle d'un marché de soutien en service concurrentiel est estimée à 5,2 milliards de dollars sur 35 ans. Un processus concurrentiel de demande de propositions a été publié en juillet 2016, et le contrat devrait être attribué en 2017. Le soumissionnaire retenu agira à titre de spécialiste de l'entretien, d'agent de conception et de fournisseur de services principal pour l'ensemble de ces nouveaux navires.



D'autres activités d'approvisionnement de soutien en service sont en cours afin de soutenir la flotte en place jusqu'à la fin de sa durée de vie estimative au cours de la décennie de 2030.

Les travaux de prolongement de la vie des navires et les efforts de soutien en service se poursuivront au cours de la prochaine année, et ce, dans l'ensemble du pays. Au cours de la prochaine année, on prévoit des activités d'une valeur totale de plus de 60 millions de dollars dans l'ensemble des régions du pays pour soutenir la Garde côtière canadienne, Transports Canada et la Gendarmerie royale du Canada. Les travaux réalisés sur le NGCC Pierre Radisson sont un exemple de ce type de travaux de prolongement de la vie des navires. Les travaux ont commencé sur le navire à l'automne 2016 et ils devraient se terminer en 2017.

CONCLUSION

La Stratégie nationale de construction navale est un engagement à long terme destiné à gérer les efforts de construction navale pendant une période de 30 ans. À ce jour, des efforts importants ont été déployés dans tous les secteurs de la stratégie. Des travaux de construction sont en cours dans de nombreuses régions du pays afin d'appuyer les exigences de construction de grands navires et de petits navires de la Marine royale canadienne et de la Garde côtière canadienne. De plus, des marchés non concurrentiels sont en cours dans l'ensemble du pays afin de répondre aux exigences en matière de réparation, de radoub et d'entretien des navires de la Marine royale canadienne et de la Garde côtière canadienne. Des efforts importants de modernisation des chantiers ont été entrepris au chantier naval d'Irving Shipbuilding à Halifax et au chantier naval de Seaspan à Vancouver en vue d'accroître la capacité et d'atteindre des niveaux supérieurs de productivité. Les possibilités de perfectionnement des fournisseurs pour les entreprises canadiennes, y compris de nombreuses petites et moyennes entreprises, ont augmenté considérablement, les niveaux actuels des marchés se situant à environ 1,3 milliard de dollars. La Stratégie nationale de construction navale produit et continuera de produire d'importantes possibilités économiques pour le Canada.

En 2017 et au-delà, le gouvernement du Canada continuera de réaliser des projets de construction de grands et de petits navires et des activités de réparation et de radoub des navires, ce qui donnera à l'industrie canadienne des possibilités industrielles considérables. Le gouvernement continuera également de travailler en étroite collaboration avec les représentants des chantiers navals pour mettre en application les leçons apprises et veiller à ce que les chantiers navals maximisent leur productivité tout au long de la durée de la stratégie. De plus, l'introduction de nouvelles technologies et les améliorations apportées aux processus permettront d'ouvrir la voie au perfectionnement continu de l'efficacité du programme et, en particulier, de la capacité d'atteindre les objectifs de la Stratégie nationale de construction navale du Canada.





Annexe A – État d'avancement des projets de construction de grands navires



NAVIRES DE PATROUILLE EXTRACÔTIERS ET DE L'ARCTIQUE



Étant donné que les Navires de patrouille extracôtiers et de l'Arctique sont complexes et que le chantier naval d'Irving Shipbuilding à Halifax utilise du nouvel équipement et de nouveaux processus, il y a eu des problèmes de lancement initiaux et des retards de production. Cependant, les améliorations apportées ont donné des résultats très positifs. La production complète du premier navire a commencé en septembre 2015, comme prévu. En août 2016, le constructeur avait fait des progrès importants dans le cadre de la construction du futur NCSM *Harry DeWolf* et avait fait le découpage de l'acier pour le deuxième navire, le futur NCSM *Margaret Brooke*.

CE QUE NOUS RÉSERVE L'ANNÉE QUI VIENT

Les travaux de construction des deux premiers Navires de patrouille extracôtiers et de l'Arctique se poursuivront. La construction du troisième navire commencera en 2017.

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. Le projet comprend le financement d'infrastructures de jetée à Halifax et à Esquimalt, et une installation de mouillage en eau profonde et de ravitaillement en carburant au Nunavut.

| | |
|--|--|
| Chantier naval responsable de la construction | Chantier naval d'Irving Shipbuilding à Halifax |
| Ministère client | Ministère de la Défense nationale |
| État | Travaux de construction en cours |
| Portée | Cinq ou six navires |
| Budget du projet | 3,5 milliards de dollars |



FLOTTE DE NAVIRES DE COMBAT CANADIENS



La flotte de Navires de combat canadiens sera capable d'affronter les multiples menaces en plein océan et dans l'environnement littoral très complexe. L'acquisition de ces navires permettra au Canada de continuer à surveiller et à défendre ses eaux et d'apporter des contributions importantes dans les opérations navales internationales. Cette flotte remplacera les destroyers de classe Iroquois et les frégates de classe Halifax de la Marine royale canadienne.

| | |
|--|--|
| Chantier naval responsable de la construction | Chantier naval d'Irving Shipbuilding à Halifax |
| Ministère client | Ministère de la Défense nationale |
| État | Phase de définition |
| Portée | 15 navires |
| Budget du projet | En cours d'examen |

En juin 2016, le gouvernement a annoncé une approche simplifiée, conçue pour accélérer le processus de construction de Navires de combat canadiens. Dans le cadre de cette nouvelle approche, on obtiendra, au moyen d'un processus concurrentiel, un modèle de navire de guerre existant et une équipe de conception et, dans une grande mesure, les systèmes et l'équipement originaux comme point de départ. La conception sera adaptée aux besoins de la Marine royale canadienne et maximisera les possibilités d'utiliser du contenu canadien.

CE QUE NOUS RÉSERVE L'ANNÉE QUI VIENT

En octobre 2016, le chantier naval d'Irving Shipbuilding à Halifax a communiqué la demande de propositions aux soumissionnaires admissibles au processus d'invitation à soumissionner pour la sélection de la conception et de l'équipe de conception du projet de départ. Compte tenu de la portée et de la complexité de la demande de soumissions et du travail correspondant de préparation et d'évaluation des réponses à la demande de soumissions, l'équipe d'évaluation des soumissions retenue devrait être annoncée à la fin de 2017 ou au début de 2018. Le gouvernement du Canada attribuera ensuite le premier marché de conception au chantier naval d'Irving Shipbuilding à Halifax, qui attribuera à son tour le marché de conception en sous-traitance au soumissionnaire retenu. Le projet des Navires de combat canadiens s'amorcera alors avec toute l'équipe de conception. Le but est d'achever les travaux de conception nécessaires pour optimiser la conception de la soumission, et ainsi satisfaire aux exigences de la Marine royale canadienne et intégrer du contenu canadien, conformément à la proposition de valeur du soumissionnaire retenu.



NAVIRES HAUTURIERS DE SCIENCE HALIEUTIQUE



Les Navires hauturiers de science halieutique fourniront une plateforme importante sur laquelle des recherches scientifiques essentielles ainsi qu'une gestion de l'écosystème pourront être effectuées. Ces « laboratoires flottants » aideront le Canada à être bon intendant des pêches et des ressources océaniques et remplaceront les navires vieillissants NGCC Teleost, le NGCC Alfred Needler et le NGCC W.E. Ricker sur la côte Ouest et la côte Est.

| | |
|--|---------------------------------------|
| Chantier naval responsable de la construction | Chantier naval de Seaspan à Vancouver |
| Ministère client | Pêches et Océans Canada |
| État | Travaux de construction en cours |
| Portée | Trois navires |
| Budget du projet | 687 millions de dollars |

Les Navires hauturiers de science halieutique construits par le chantier naval de Seaspan à Vancouver seront les premiers grands navires construits dans le cadre de la Stratégie nationale de construction navale. Le lot de navires non destinés au combat, avec ses cycles de production courts et ses deux clients gouvernementaux, représente un défi formidable pour tout chantier naval, particulièrement pour un chantier qui a dû agrandir et réaménager ses installations comme l'a fait le chantier naval de Seaspan à Vancouver au cours des dernières années. Le chantier naval de Seaspan à Vancouver a entrepris d'importants travaux pour moderniser son infrastructure, embaucher du personnel et établir les principaux systèmes et processus. La construction des deux premiers navires, qui a commencé en juin 2015 et en mars 2016 respectivement, va bon train.

CE QUE NOUS RÉSERVE L'ANNÉE QUI VIENT

La construction du troisième et dernier navire hauturier de science halieutique a commencé en février 2017. La construction des trois navires hauturiers de science halieutique devrait se poursuivre au cours de la prochaine année.



NAVIRE HAUTURIER DE SCIENCE OCÉANOGRAPHIQUE



Le Navire hauturier de science océanographique effectuera des missions océanographiques, halieutiques, et de levés géologiques et hydrographiques, ce qui contribuera directement à notre compréhension des océans et des répercussions des changements climatiques. Il sera doté d'équipements lui permettant de réaliser des études scientifiques sur les courants océaniques et sur les fonds marins. Ce navire remplacera le plus ancien navire de la flotte de la Garde côtière canadienne, le NGCC Hudson, qui navigue sur la côte Est du Canada.

En novembre 2015, le gouvernement du Canada a attribué le marché d'ingénierie de construction initial au chantier naval de Seaspans à Vancouver afin d'amorcer les travaux requis en vue de la préparation des travaux de construction. En février 2016, le gouvernement du Canada a attribué un marché visant les articles à long délai de livraison et l'équipement au chantier naval de Seaspans à Vancouver, ce qui permet à ce dernier d'amorcer des discussions préliminaires avec des fournisseurs potentiels et d'acquiescer les matériaux et l'équipement requis.

CE QUE NOUS RÉSERVE L'ANNÉE QUI VIENT

Au cours de la prochaine année, le projet de construction de navire hauturier de science océanographique se poursuivra avec la réalisation de l'étape de l'ingénierie de construction, y compris l'étape de conception fonctionnelle et l'étape de l'organisation de la production. Un marché de construction sera négocié avec le chantier naval de Seaspans à Vancouver une fois que les travaux d'ingénierie requis auront été lancés.

| | |
|--|--|
| Chantier naval responsable de la construction | Chantier naval de Seaspans à Vancouver |
| Ministère client | Pêches et Océans Canada |
| État | Conception de base en cours |
| Portée | Un navire hauturier de science océanographique |
| Budget du projet | En cours d'examen |



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 l'entretien 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.

| | |
|--|---|
| Chantier naval responsable de la construction | Chantier naval de Seaspan à Vancouver |
| Ministère client | Ministère de la Défense nationale |
| État | Phase de définition |
| Portée | Deux navires de soutien (avec la possibilité de construire un troisième navire) |
| Budget du projet | En cours d'examen |

Les Navires de soutien interarmées sont construits par le chantier naval de Seaspan à Vancouver en suivant la conception de TKMS Bonn/Berlin, et cela comprendra les modifications canadiennes. Le travail d'examen de la conception initiale est maintenant terminé, et les activités d'approvisionnement ont commencé par la sélection, à la suite d'un processus concurrentiel, des principaux biens d'équipement et systèmes qui doivent être installés à bord du premier navire.

CE QUE NOUS RÉSERVE L'ANNÉE QUI VIENT

L'attribution du marché de conception et d'organisation de la production des Navires de soutien interarmées ayant eu lieu en décembre 2016, les travaux de conception du projet des navires de soutien interarmées passeront à une vitesse supérieure en 2017. Parallèlement, le gouvernement du Canada participera aux négociations de marché avec le chantier naval de Seaspan à Vancouver pour la phase de construction, que l'on prévoit commencer en 2019.

L'approvisionnement en avance de l'équipement important, identifié comme étant les articles à long délai de livraison et requis pour la phase de construction, commencera également en 2017. Le chantier naval de Seaspan à Vancouver et ses sous-traitants feront l'acquisition des articles à long délai de livraison auprès de divers fournisseurs au Canada et à l'étranger.



BRISE-GLACE POLAIRE



Le gouvernement du Canada s'est engagé à maintenir le NGCC Louis S. St-Laurent en service au moins jusqu'à la livraison du Brise-glace polaire. L'équipe de projet a achevé avec succès les travaux de conception initiaux nécessaires et elle fera la transition aux travaux d'ingénierie de construction une fois que le travail sur les projets précédents sera suffisamment avancé.

CE QUE NOUS RÉSERVE L'ANNÉE QUI VIENT

Les négociations relatives à un marché d'ingénierie de construction devraient débuter en 2017.

Le Brise-glace polaire remplacera le brise-glace le plus grand et le plus puissant à l'heure actuelle du gouvernement du Canada, le NGCC Louis S. St-Laurent. Il deviendra l'un des brise-glace conventionnels les plus puissants au monde. Pressenti comme vaisseau amiral du Canada dans l'Arctique canadien, le Brise-glace polaire améliorera grandement la capacité sur l'eau dans l'Arctique à longueur d'année. Il sera en mesure de mener des opérations plus au nord, dans des conditions de glace plus difficiles, et pour des périodes plus longues qu'à l'heure actuelle.

| | |
|--|---------------------------------------|
| Chantier naval responsable de la construction | Chantier naval de Seaspan à Vancouver |
| Ministère client | Pêches et Océans Canada |
| État | Étape de conception (terminée) |
| Portée | Un navire |
| Budget du projet | 1,3 milliard de dollars |





Annexe B – Au sujet de la Stratégie nationale de construction navale



La Stratégie nationale de construction navale permettra de livrer des navires modernes grandement nécessaires à la Marine royale canadienne et à la Garde côtière canadienne. En outre, elle soutiendra l'économie canadienne grâce à des projets de construction de nouveaux navires et contribuera au réinvestissement dans l'ensemble de l'industrie navale canadienne.

La stratégie vise également à contrer le cycle d'expansion et de ralentissement qui a toujours touché l'industrie de la construction navale au Canada alors que les chantiers navals élargissent leurs activités et embauchent et forment de nouveaux employés pour les grands marchés du gouvernement, puis diminuent leurs activités et mettent à pied des travailleurs pendant les périodes d'inactivité.

La stratégie vise à redonner de la vigueur à l'industrie de la construction navale du Canada en mettant en œuvre des projets de construction navale à l'échelle nationale à long terme. Pour ce faire, elle met l'accent sur trois volets :

- la construction de grands navires (les navires dont le déplacement est supérieur à 1 000 tonnes)
- la construction de petits navires (les navires dont le déplacement est inférieur à 1 000 tonnes)
- la réparation, le radoub et l'entretien des navires

La stratégie contribue à remettre en état nos chantiers navals, à rebâtir notre industrie navale et à créer des emplois durables au Canada tout en assurant notre souveraineté et en protégeant nos intérêts au pays et à l'étranger.

Deux chantiers navals, Irving Shipbuilding Inc. à Halifax et Vancouver Shipyards Co. Ltd de Seaspan, ont été sélectionnés dans le cadre d'un processus concurrentiel en vue de construire de grands navires de combat et des navires non destinés au combat de la Marine royale canadienne et de la Garde côtière canadienne. Irving a été sélectionné pour livrer les navires pour le lot des navires de combat de la stratégie pour la Marine royale canadienne, tandis que le chantier naval de Seaspan à Vancouver a été sélectionné pour les navires non destinés au combat.

Pour la construction de petits navires avec moins de 1 000 tonnes de déplacement, les chantiers navals canadiens autres qu'Irving Shipbuilding et que le chantier naval de Seaspan à Vancouver ont l'occasion de soumissionner pour des projets individuels, ce qui permet de répartir des travaux importants dans tout le secteur de la construction navale. De plus, tous les chantiers navals canadiens peuvent soumissionner sur des marchés portant sur la réparation, le radoub et l'entretien des navires.

En février 2012, le gouvernement du Canada a signé des ententes-cadres avec Irving Shipbuilding Inc. à Halifax et Vancouver Shipyards Co. Ltd. de Seaspan, en mettant l'accent sur les principes et l'objectif général de leurs relations. Les ententes-cadres sont des arrangements en matière d'approvisionnement stratégique à long terme qui définissent les relations de travail et les ententes administratives entre le gouvernement du Canada et les chantiers navals. En outre, elles servent de base sur laquelle le gouvernement négociera des marchés justes et raisonnables pour chaque projet. Elles ont également fourni une liste des projets de construction de navires respectifs dans les lots de travaux des navires de combat et des navires non destinés au combat.

La stratégie permet au gouvernement du Canada de faire d'importants investissements dans l'industrie navale canadienne, notamment en perfectionnant et en conservant l'expertise et en créant des emplois durables dans l'ensemble du pays. En outre, la stratégie rend la construction navale prévisible, car elle élimine les cycles d'expansion et de ralentissement qui ont affaibli la construction navale dans le passé.



Annexe C – Citations

« Le projet de la Stratégie nationale de construction navale représente une excellente occasion pour Thales au Canada de maintenir des emplois hautement qualifiés sur la côte Ouest et la côte Est. Notre nouveau laboratoire naval, que nous avons récemment dévoilé à Ottawa, englobe notre proposition de valeur à titre d'intégrateur de systèmes novateurs et nos capacités exceptionnelles, qui seront avantageuses pour les futurs projets. »

Dale Potter, vice-président, Defence Mission Systems

« Bluedrop est fière de participer à cet important projet (navire de patrouille extracôtier et de l'Arctique) pour le Canada. Notre centre de formation et de simulation virtuelle à la fine pointe ici à Halifax est la seule installation du genre au Canada et permettra à la Marine royale canadienne d'obtenir la formation nécessaire à la gestion future de sa flotte. »

Jean-Claude Siew, vice-président, Technologie et simulation, Bluedrop Training & Simulation

« La construction navale m'a donné la possibilité de faire quelque chose de ma passion pour le soudage, ce qui m'a permis de donner un exemple positif à ma fille et à d'autres femmes qui désirent poursuivre une carrière dans le domaine des métiers spécialisés. »

Vicki Berg, soudeuse, chantier naval d'Irving Shipbuilding à Halifax

« Le fait d'avoir un emploi stable qui me permet de rester en Nouvelle-Écosse avec ma famille est très important pour moi. Je suis très heureux d'avoir l'occasion de regarder ma petite fille grandir chaque jour. »

Dale Boudreau, transformateur, chantier naval d'Irving Shipbuilding à Halifax

« La construction navale a m'a donné la possibilité de suivre le programme d'architecture et de génie navals à l'Université de la Colombie-Britannique (UBC). »

Corey Lutes, ingénieur de liaison, chantier naval de Seaspan à Vancouver

« La Stratégie nationale de construction navale m'a donné beaucoup de confiance. Ma journée consiste à collaborer avec diverses personnes, qui ont toutes pour but de livrer de superbes navires dans le respect des délais! »

Kendall Trout, apprenti charpentier en acier, chantier naval de Seaspan à Vancouver

« Le marché de construction navale offre d'énormes possibilités et peut transformer la région pour de nombreuses années à venir. C'est un réel privilège de contribuer à attirer et à conserver les talents du secteur de la haute technologie à Halifax. »

Jordan Kyriakidis, président-directeur général de QRA Corp

« Nous aimons beaucoup ce projet; nous sommes reconnaissants d'avoir été choisis. Cela revêt beaucoup d'importance pour nous...

Il nous donnera plus de sécurité, à nous et à nos employés... Je suis très fier du groupe de travailleurs que nous avons ici. »

Manfred Kanter fils, président de Kanter Marine Inc.

« Notre équipe Lockheed Martin Canada est fière du soutien de longue date que nous avons offert à la Marine royale canadienne, plus de trois décennies, dans le cadre des plus grands projets navals de l'histoire du Canada, soit du projet des frégates canadiennes de patrouille du milieu des années 1980 à l'actuel projet de modernisation des navires de la classe Halifax. »

Rosemary Chapdelaine, vice-présidente et directrice générale, Lockheed Martin Canada, Systèmes de mission et d'entraînement

« Ideal Welders Ltd. est heureuse de participer au processus de reconstruction de l'industrie de la construction navale au Canada par l'intermédiaire du programme national de construction navale. Nous espérons augmenter notre participation à ce programme et devenir concurrentiels à l'échelle mondiale dans l'industrie de la construction navale. »

Dale Hamill, vice-président, opérations, Ideal Welders Ltd.



