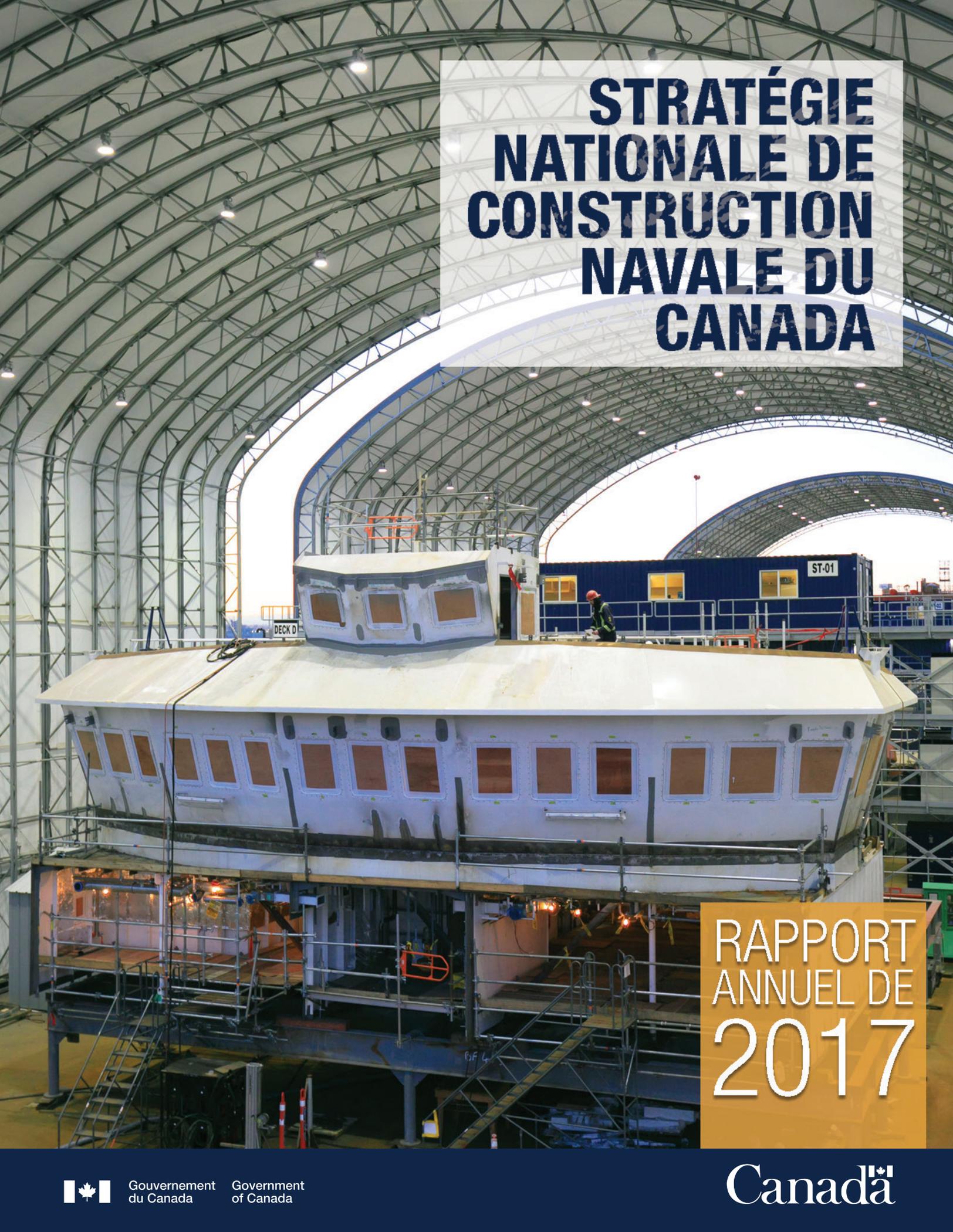


# STRATÉGIE NATIONALE DE CONSTRUCTION NAVALE DU CANADA



RAPPORT  
ANNUEL DE  
2017



Gouvernement  
du Canada

Government  
of Canada

Canada



# Message ministériel

En tant qu'un des ministres responsables de la mise en œuvre de la Stratégie nationale de construction navale (SNCN), j'ai le plaisir de vous présenter ce deuxième rapport annuel sur les progrès réalisés dans le cadre de la Stratégie du 1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre 2017.

Si l'on considère l'année 2017, de nombreux jalons importants ont été atteints et de nombreuses avancées ont été réalisées en ce qui concerne la construction de grands et de petits navires ainsi que la réparation, le radoub et l'entretien des navires existants.

Dans le cadre de la SNCN, il ne faudrait pas sous-estimer la création d'emplois bien rémunérés à long terme et les retombées économiques positives qui en découlent. Partout au Canada, des entreprises tirent avantage des contrats et des sous-contrats qui résultent de la Stratégie. Au cours du processus, la SNCN donne les résultats escomptés : équiper la Marine royale canadienne et la Garde côtière, créer et maintenir des emplois pour la population canadienne et revigorer une industrie de construction navale de classe mondiale et l'ensemble du secteur maritime du pays.

En 2017, le premier grand navire, un navire hauturier de science halieutique, le NGCC *Sir John Franklin*, a été inauguré au chantier naval de Seaspan, à Vancouver. Le navire a ensuite été transféré à Victoria pour l'achèvement des travaux et le début des essais en prévision de l'acceptation. Ce navire de recherche de 63 mètres sera utilisé afin de mieux comprendre la santé des stocks de poissons et l'environnement océanique.

Le lancement du premier navire de patrouille extracôtier et de l'Arctique (NPEA), le NCSM *Harry DeWolf*, est prévu plus tard cette année à Irving Shipbuilding Inc. (ISI) à Halifax où se poursuit la construction des deuxième et troisième NPEA, les futurs NCSM *Margaret Brooke* et *Max Bernays*. Ces navires effectueront une surveillance armée des eaux du Canada, y compris dans l'Arctique.

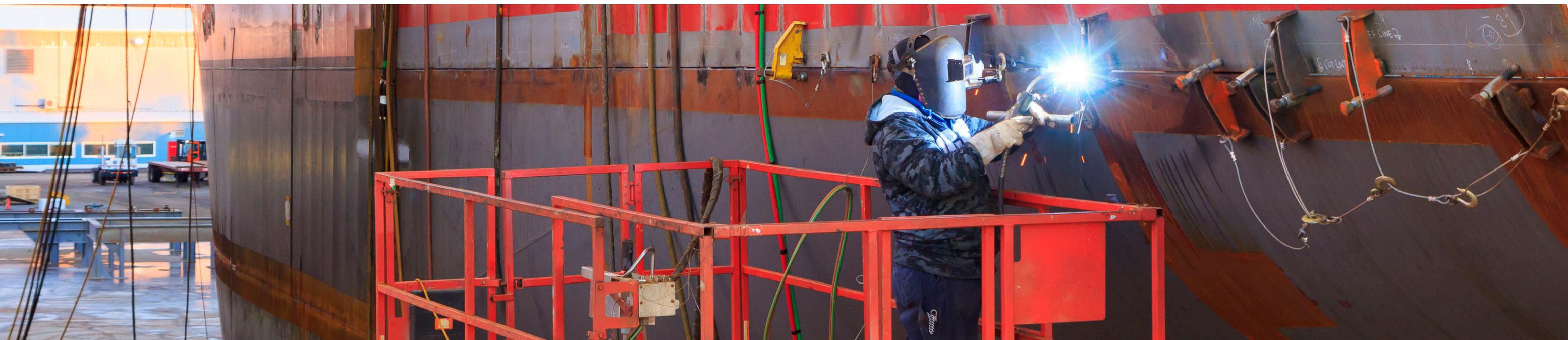
Au même moment, plusieurs occasions de contrats pour la construction de petits navires ou pour des travaux de réparation, de radoub et d'entretien s'offrent aux autres chantiers navals canadiens, dans le cadre des deuxième et troisième piliers de la Stratégie.

Malgré ces progrès, la SNCN n'a pas été exempte de défis. Il s'agit d'une entreprise complexe qui s'étend sur plusieurs décennies. Nous avons amélioré, dans un court délai, la capacité de construction navale du Canada, mais il faudra un certain temps pour que la SNCN soit en plein essor. Nous avons dû revoir les calendriers et les budgets de projets établis plusieurs années auparavant et nous travaillons en étroite collaboration avec les chantiers navals partenaires dans le but de réduire au minimum les ralentissements de production.

Les besoins en matière de construction navale du Canada ne seront pas comblés du jour au lendemain, mais nos actions aident à rétablir une industrie maritime qui n'a pas produit de grands navires fédéraux depuis des décennies. Nous continuons d'examiner les besoins actuels et émergents de la flotte fédérale et nous apporterons des ajustements à la Stratégie au besoin.

La Stratégie nationale de construction navale est un engagement à long terme pour la construction de navires, la promotion d'une croissance économique, la création d'emplois ainsi que la création d'un secteur maritime durable. Par conséquent, elle sera en constante évolution pour répondre aux besoins de construction navale du Canada. Nous demeurons engagés à travailler avec nos partenaires industriels en vue de son amélioration constante tout en fournissant aux hommes et aux femmes qui servent notre pays avec tant de fierté l'équipement dont ils ont besoin pour réaliser leur travail important.

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





# Table des matières

## Survol de l'exercice financier 5

- Principales réalisations 5
- Construction de grands navires 7
- Construction de petits navires 8
- Travaux de réparation, de radoub et d'entretien 11
- Bilan de l'année 2017 13
- Retombées économiques 14
- Protection, Sécurité, Engagement 14

## Défis de la Stratégie nationale de construction navale 17

- Budgets de projet 17
- Calendriers de projet 17
- Ralentissements de production 17
- Perspective d'avenir 18
- Conclusion 19

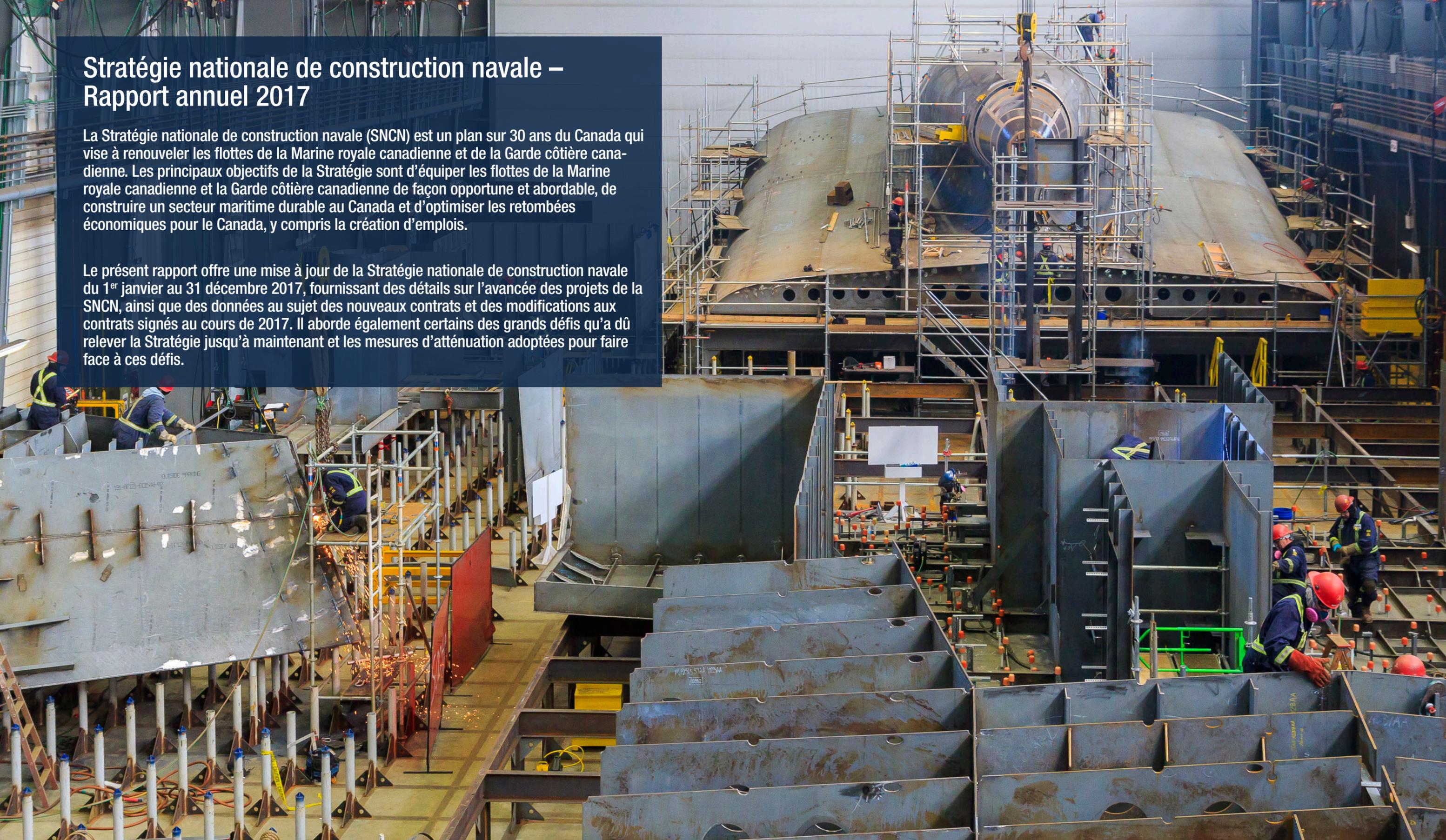
## Annexe – État des projets de grands navires 20

- Navires de patrouille extracôtiers et de l'Arctique 20
- Navires de combat canadiens 21
- Navires hauturiers de science halieutique 22
- Navire hauturier de science océanographique 23
- Navires de soutien interarmées 24
- Brise-glace polaire 25

# Stratégie nationale de construction navale – Rapport annuel 2017

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 les flottes de la Marine royale canadienne et la Garde côtière canadienne de façon opportune et abordable, de construire un secteur maritime durable au Canada et d'optimiser les retombées économiques pour le Canada, y compris la création d'emplois.

Le présent rapport offre une mise à jour de la Stratégie nationale de construction navale du 1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre 2017, fournissant des détails sur l'avancée des projets de la SNCN, ainsi que des données au sujet des nouveaux contrats et des modifications aux contrats signés au cours de 2017. Il aborde également certains des grands défis qu'a dû relever la Stratégie jusqu'à maintenant et les mesures d'atténuation adoptées pour faire face à ces défis.



# Survol de l'exercice financier



## 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 :

- De nouveaux contrats totalisant près de 1,3 milliard de dollars ont été attribués dans l'ensemble du pays dans le cadre de la SNCN. On estime que ces contrats contribuent environ 1,3 milliard de dollars (218 millions de dollars par an) au produit intérieur brut du Canada et qu'ils créeront ou maintiendront près de 2 374 emplois par an dans l'économie canadienne pendant la période de 2017 à 2022. On estime que les contrats attribués dans la SNCN de 2012 à 2017 contribuent à hauteur d'environ 8,9 milliards de dollars (812 millions de dollars par an) au produit intérieur brut, et qu'ils créent ou maintiennent 8 788 emplois par an pendant la période allant de 2012 à 2022.
- ISI et le chantier naval de Seaspan, à Vancouver, ont attribué des contrats d'une valeur de plus de 216 millions de dollars aux fournisseurs canadiens. Sur ce montant, près de 148 millions de dollars ont été attribués à des petites et moyennes entreprises (PME)<sup>1</sup>. Pendant la période visée par le rapport, les chantiers ont retenu les services de 57 nouvelles entreprises canadiennes supplémentaires, dont les trois quarts (44) sont des PME, pour travailler sur les projets liés à la SNCN.
- On estime que les dépenses effectuées en 2017 par suite des contrats précédemment octroyés dans le cadre de la SNCN ont contribué à hauteur de plus de 1,8 milliard de dollars au PIB du Canada et permis de créer ou de maintenir 20 000 emplois au Canada en 2017.
- La participation des Autochtones dans l'industrie de la construction navale du Canada s'est traduite par près de 383 Autochtones recevant une formation, 60 personnes retournant à l'école pour une formation supplémentaire et 258 employés à plusieurs postes en lien avec la construction navale.

<sup>1</sup> Entreprises comptant moins de 250 employés à temps plein.



## Construction de grands navires

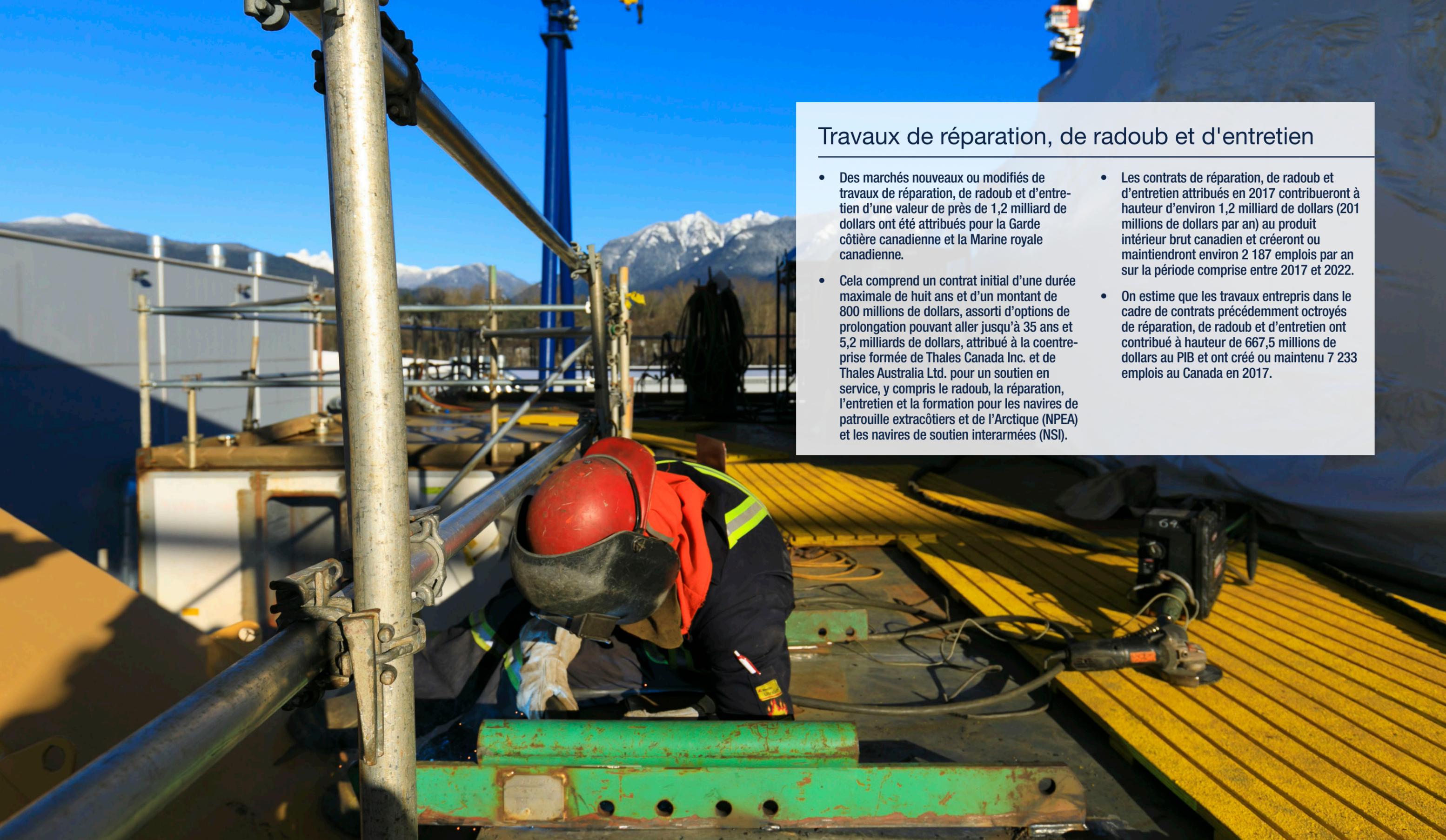
- En 2017, des contrats d'une valeur de près de 65 millions de dollars pour la construction de nouveaux grands navires ont été attribués à ISI et au chantier naval de Seaspan, à Vancouver.
- Les contrats de construction de grands navires attribués en 2017 contribueront à hauteur d'environ 86 millions de dollars (14 millions de dollars par an) au produit intérieur brut canadien et créeront ou maintiendront environ 150 emplois par an sur la période comprise entre 2017 et 2022.
- On estime que les travaux entrepris dans le cadre de contrats précédemment octroyés de construction de grands navires ont contribué à hauteur de près de 1,2 milliard de dollars au PIB et créé ou maintenu 12 574 emplois en 2017.
- Le navire hauturier de science halieutique, le premier grand navire conçu et construit dans le cadre de la Stratégie nationale de construction navale, a été inauguré au chantier naval de Seaspan, à Vancouver, et sera transféré à Victoria d'ici l'automne 2018 pour l'achèvement des travaux, les essais et l'acceptation. Le navire hauturier de science halieutique est un navire de recherche de 63 mètres qui sera utilisé afin de mieux comprendre l'environnement océanique, y compris la santé des stocks de poissons.
- Le découpage de l'acier pour le troisième navire hauturier de science halieutique construit pour la Garde côtière canadienne a eu lieu en février 2017. Le chantier naval de Seaspan, à Vancouver, gère désormais la construction des trois navires hauturiers de science halieutique.
- La demande de propositions (DDP) communiquée aux 12 entreprises préqualifiées pour la conception de la flotte de navires de combat canadiens a pris fin le 30 novembre 2017. La DDP invitait les entreprises à participer à un processus concurrentiel ouvert unique pour la sélection d'un modèle de navire de guerre existant et d'une équipe de conception qui travaillera avec ISI et le gouvernement.
- En décembre, le troisième méga-bloc du premier navire de patrouille extracôtier et de l'Arctique (NPEA), le futur NCSM *Harry DeWolf*, a été transféré dans la zone de production extérieure au niveau du sol à ISI pour rejoindre les deux premiers méga-blocs pour compléter l'assemblage du navire.
- En décembre, ISI a entamé la construction du troisième navire de patrouille extracôtier et de l'Arctique, le futur NCSM *Max Bernays*.



## Construction de petits navires

- Près de 20 millions de dollars destinés aux nouvelles activités de construction de petits navires ont été attribués aux chantiers navals canadiens.
- Les contrats de construction de petits navires attribués en 2017 contribueront à hauteur d'environ 19 millions de dollars (3 millions de dollars par an) au produit intérieur brut canadien et créeront ou maintiendront environ 36 emplois par an sur la période comprise entre 2017 et 2022.
- On estime que les travaux entrepris dans le cadre de contrats précédemment octroyés de construction de petits navires ont contribué à hauteur de 18,3 millions de dollars au PIB et créé ou maintenu 205 emplois en 2017.
- Les deux premiers bateaux de recherche et de sauvetage ont été acceptés par la Garde côtière en novembre et en décembre. Un total de 12 bateaux de recherche et sauvetage seront livrés par le Chantier Naval Forillon et Hike Metal Products.





## Travaux de réparation, de radoub et d'entretien

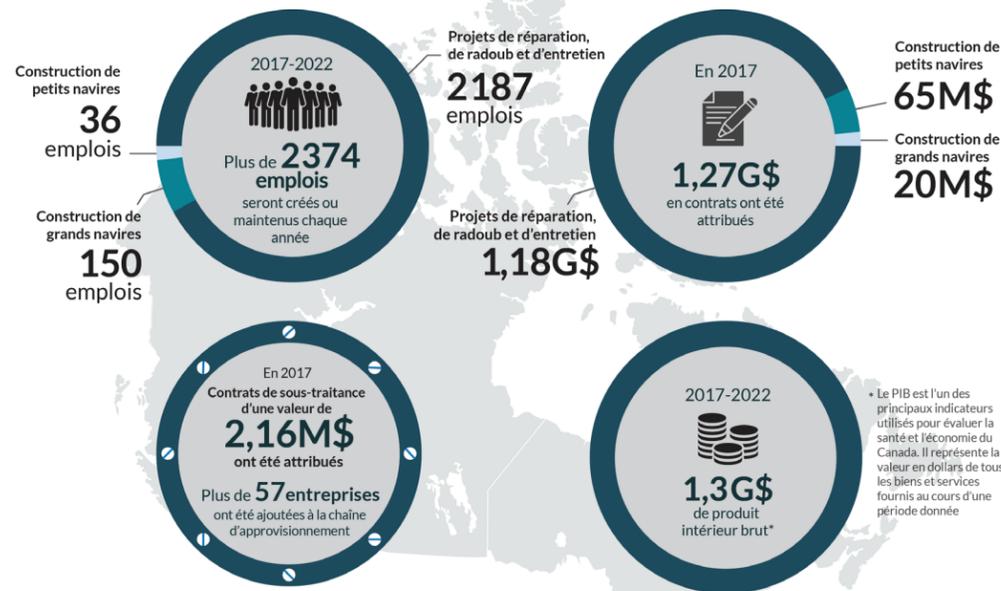
- Des marchés nouveaux ou modifiés de travaux de réparation, de radoub et d'entretien d'une valeur de près de 1,2 milliard de dollars ont été attribués pour la Garde côtière canadienne et la Marine royale canadienne.
- Cela comprend un contrat initial d'une durée maximale de huit ans et d'un montant de 800 millions de dollars, assorti d'options de prolongation pouvant aller jusqu'à 35 ans et 5,2 milliards de dollars, attribué à la coentreprise formée de Thales Canada Inc. et de Thales Australia Ltd. pour un soutien en service, y compris le radoub, la réparation, l'entretien et la formation pour les navires de patrouille extracôtiers et de l'Arctique (NPEA) et les navires de soutien interarmées (NSI).
- Les contrats de réparation, de radoub et d'entretien attribués en 2017 contribueront à hauteur d'environ 1,2 milliard de dollars (201 millions de dollars par an) au produit intérieur brut canadien et créeront ou maintiendront environ 2 187 emplois par an sur la période comprise entre 2017 et 2022.
- On estime que les travaux entrepris dans le cadre de contrats précédemment octroyés de réparation, de radoub et d'entretien ont contribué à hauteur de 667,5 millions de dollars au PIB et ont créé ou maintenu 7 233 emplois au Canada en 2017.

# Bilan de l'année 2017



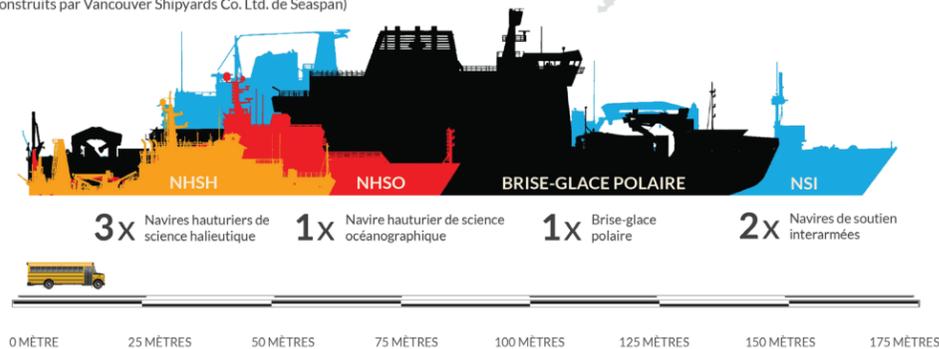
2017 en revue

## RETOMBÉES ÉCONOMIQUES



### NAVIRES NON DESTINÉS AU COMBAT

(construits par Vancouver Shipyards Co. Ltd. de Seaspan)



### NAVIRES DE COMBAT

(construits par Irving Shipbuilding Inc.)

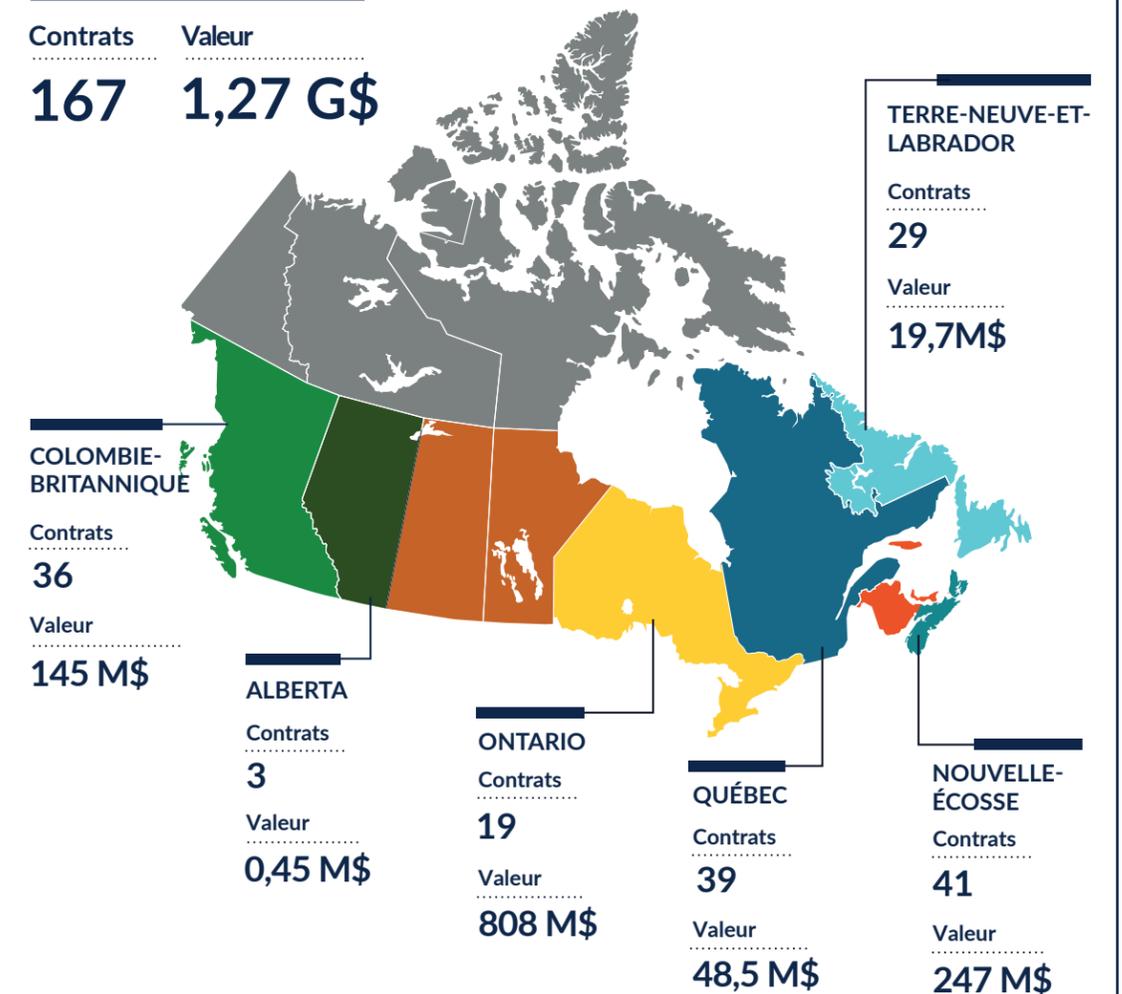


## CONTRATS ATTRIBUÉS PAR LE GOUVERNEMENT DU CANADA DANS LE CADRE DE LA SNCN

Du 1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre 2017

Total

Contrats **167** Valeur **1,27 G\$**



## RETOMBÉES ÉCONOMIQUES

Les chantiers navals de la SNCN atteignent et dépassent les engagements en matière de retombées économiques pour le Canada. Selon les modalités de la SNCN, les chantiers navals doivent respecter les exigences en matière d'investissement de la Politique des retombées industrielles et technologiques et de la Proposition de valeur.

La Politique des retombées industrielles et régionales du Canada joue un rôle important en tirant parti des dépenses de défense du Canada afin de générer des retombées économiques pour le pays. Cette approche exige des entrepreneurs en défense et de leurs grands fournisseurs qu'ils investissent 100 % de la valeur du contrat au Canada.

Selon cette politique, les chantiers navals doivent réaliser des activités commerciales au Canada d'une valeur équivalente à celle du contrat et investir dans les domaines ciblés comme des travaux au Canada directement liés à l'approvisionnement, des possibilités pour les fournisseurs canadiens, l'innovation par l'entremise d'activités de recherche et de développement au Canada et de nouvelles possibilités d'exportation.

L'impact économique des travaux liés à la SNCN produit d'importants avantages dans l'ensemble de l'économie canadienne.

Le chantier naval d'Irving Shipbuilding à Halifax est assujéti à une obligation de 2,5 milliards de dollars en retombées industrielles et régionales (RIR). Cette obligation a été concrétisée pour une valeur de 966 millions de dollars jusqu'à maintenant et 652 millions de dollars sont en voie d'investissement dans le projet de navires de patrouille extracôtiers et de l'Arctique.

Sur la côte Ouest, le chantier naval de Seaspan, à Vancouver, fait des progrès relativement à ses obligations de RIR pour les navires de la SNCN non destinés au combat, y compris les navires hauturiers de science halieutique, le navire hauturier de science océanographique et les navires de soutien interarmées. Jusqu'à maintenant, le chantier naval de Vancouver a réalisé 398 millions de dollars en RIR, et des activités d'une valeur de 284 millions de dollars sont en cours dans le cadre de son obligation totale de

794 millions de dollars en RIR pour les trois programmes. Les obligations actuelles sont fondées sur la valeur des contrats accordés jusqu'à ce jour pour la conception et l'ingénierie, l'intégration de l'équipement et des systèmes et la construction navale. De plus, les deux chantiers navals investissent 0,5 % de la valeur de leurs contrats de la SNCN selon les engagements relatifs à la Proposition de valeur qu'ils ont pris au profit de l'industrie navale canadienne dans les domaines du développement des ressources humaines, de l'investissement technologique et du développement industriel.

La Proposition de valeur de la SNCN est conçue pour profiter à l'industrie navale canadienne dans son ensemble et pour contribuer à en assurer la durabilité à long terme. Ces investissements permettront de renforcer et de faire croître l'industrie navale canadienne dans son ensemble.

Les chantiers navals ont poursuivi leurs efforts pour s'acquitter de leurs engagements en 2017, alors que le chantier naval d'Irving Shipbuilding, à Halifax, fournissait 2,6 millions de dollars et celui de Seaspan, à Vancouver, fournissait 1,3 million de dollars en financement à des bénéficiaires approuvés selon la Proposition de valeur de la Stratégie nationale de construction navale. Au total, ils ont recensé des investissements de plus de 15 millions de dollars jusqu'à maintenant qui contribueront au renforcement et à la croissance de l'industrie navale canadienne.

## PROTECTION, SÉCURITÉ, ENGAGEMENT

En juin 2017, le gouvernement du Canada a publié une nouvelle politique de défense pour le Canada, « Protection, Sécurité, Engagement », assortie d'un engagement de financement des capacités des Forces armées canadiennes sur une durée de 20 ans. Cet investissement à long terme permettra de disposer de l'ensemble des 15 navires de combat canadiens et d'acquérir cinq ou six navires de patrouille extracôtiers et de l'Arctique. La politique confirme également la construction de deux navires de soutien interarmées, ainsi que l'engagement d'acquérir « des systèmes nouveaux ou améliorés de renseignements, de surveillance et de reconnaissance, un armement modernisé et des systèmes supplémentaires pour les plateformes actuelles et futures afin d'améliorer l'efficacité offensive et défensive de notre force navale ».





# Défis de la Stratégie nationale de construction navale



Si on la mesure en fonction des objectifs énoncés, la SNCN a produit de nombreux résultats positifs, particulièrement en ce qui a trait à la construction d'un secteur naval durable et à la production de retombées économiques pour le Canada. Cependant, il reste des défis à relever concernant l'objectif de fournir aux flottes de la Marine royale canadienne et de la Garde côtière canadienne des équipements abordables en temps opportun.

Il est à noter qu'avant l'établissement de la Stratégie nationale de construction navale, le Canada n'avait pas entrepris d'acquisition importante dans le domaine maritime depuis la livraison des frégates canadiennes de patrouille dans les années 1990. Bien que le pays ait en grande partie reconstitué sa capacité à construire de grands navires sur les deux côtes dans des installations nouvelles et modernisées, il a aussi dû relever un certain nombre de défis, notamment en ce qui concerne les budgets et les calendriers de projet et les ralentissements de production prévus.

## BUDGETS DE PROJET

Les budgets de projet, établis voilà plusieurs années avec l'information disponible à l'époque, doivent être mis à jour.

Les budgets originaux avaient été établis sans approche normalisée et ces données préliminaires n'ont jamais été mises à jour pour tenir compte de l'évolution des estimations de construction, des exigences et des plans, de l'inflation et des changements dans les taux de change, les salaires de base et le coût des matériaux, qui ont été considérables au cours de la dernière décennie.

Le gouvernement du Canada a reconnu que les budgets devraient être revus. Par exemple, en 2017, le gouvernement a publié un budget révisé pour les 15 navires de combat canadiens, estimé à un montant entre 56 milliards et 60 milliards de dollars.

Des travaux sont en cours afin d'améliorer l'établissement des coûts pour d'autres programmes de construction navale. Une approche révisée d'établissement des coûts, éclairée par la collaboration avec l'industrie, permettra d'établir des budgets normalisés et plus précis, ainsi que des estimations mises à jour de façon périodique.

## CALENDRIERS DE PROJET

Les calendriers de projet représentent aussi des défis. Tout comme les estimations des coûts, les calendriers ont été établis voilà plusieurs années en fonction de prévisions et d'une expérience récente limitée de la planification de projets de construction navale.

D'après les renseignements maintenant disponibles sur la progression réelle des travaux de construction, ces estimations initiales étaient trop optimistes. Comme il s'agit de la construction de classes de navires entièrement nouvelles dans de nouveaux chantiers navals avec de nouveaux effectifs, les premiers navires à avoir été conçus et construits ont accusé des retards.

Le gouvernement du Canada travaille de façon continue avec les chantiers navals Seaspan, de Vancouver, et Irving Shipyards Inc. pour surveiller les calendriers de projet et évaluer l'impact de tout ajustement éventuel sur les délais.

## RALENTISSEMENTS DE PRODUCTION

La construction navale moderne se fait dans un environnement de chaîne de production où les navires sont de plus en plus complets, plus ils avancent dans l'installation. Toute pause ou tout ralentissement de la production donne lieu à des inefficiences. Des ralentissements importants peuvent mener à des mises à pied.

La Stratégie nationale de construction navale offre certaines flexibilités et options pour réduire les incidences de tout ralentissement de la production. Par exemple, pour atténuer les ralentissements dans le chantier naval de Seaspan, à Vancouver, le Canada a devancé le début de la construction des navires de soutien interarmées en amorçant l'assemblage des blocs plus tôt.

Un travail de planification est aussi en cours pour aborder une fluctuation prévue de la production chez Irving Shipbuilding Inc. entre la construction des navires de patrouille extracôtiers et de l'Arctique et les navires de combat canadiens. Le gouvernement s'attend à mieux connaître les options éventuelles en 2018, lorsqu'il aura finalisé le calendrier des navires de patrouille extracôtiers et de l'Arctique et choisi le modèle de navire de combat canadien et l'équipe responsable de sa conception.

Lorsque des défis se présentent, le gouvernement apporte des ajustements pour y faire face d'une façon qui continue d'appuyer la vision globale de la Stratégie.

Beaucoup de choses ont changé au cours des huit ans qui se sont écoulés depuis le lancement de la Stratégie nationale de construction navale. Non seulement le secteur canadien de la construction navale s'est-il beaucoup transformé, mais la compréhension et l'appréciation du gouvernement de la gestion de programmes complexes comme la SNCN ont aussi évolué. Cela ne signifie pas que les plans d'atténuation ont tous obtenu ou obtiendront tous les résultats escomptés, mais avec la mise en œuvre en cours des améliorations annoncées pour la Stratégie en 2016 et la mobilisation de l'industrie navale canadienne, la Stratégie est en meilleure position pour avancer.

## PERSPECTIVES D'AVENIR

La Stratégie nationale de construction navale contribue à édifier une industrie maritime durable au Canada tout en fournissant des navires technologiquement avancés à la Marine royale canadienne et à la Garde côtière canadienne. Le processus de renouvellement de ces flottes est l'un des volets d'un projet d'une durée de 30 ans qui comprend aussi 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. Des progrès ont été réalisés dans divers secteurs et ils seront encore plus nombreux à l'avenir.

C'est en 2017 qu'a été inauguré le premier grand navire construit en un quart de siècle et on s'attend à ce que, à l'avenir, les progrès s'accroissent dans plusieurs domaines.

Nous assisterons au cours de l'année prochaine au lancement du premier navire de patrouille extracôtier et de l'Arctique (NPEA) ainsi qu'à la poursuite de la construction du deuxième et du troisième navire de cette catégorie et au découpage de l'acier pour le quatrième navire. L'achèvement, les essais et l'acceptation du premier navire hauturier de science halieutique sont prévus à l'automne 2018, alors que les deuxième et troisième navires devraient être terminés en 2019. La construction des NSI, les futurs NCSM *Protecteur* et NCSM *Preserver*, commencera en juin 2018.

Comme le processus d'appel d'offres visant à sélectionner le modèle de navire de combat canadien et l'équipe responsable de sa conception s'est terminé en 2017, l'évaluation des soumissions est en cours, et la décision devrait être rendue en 2018. La construction du premier navire est prévue pour le début des années 2020.

Depuis 2010, les compétences et les capacités de l'industrie de la construction navale du Canada se sont améliorées alors que les projets de construction de grands navires du gouvernement n'ont cessé de se développer. L'optimisation de l'exécution des projets de construction de grands navires sera une priorité en 2018 afin de garantir que la Stratégie demeure efficace et de maximiser les avantages pour le Canada et le secteur.

Afin de soutenir les besoins opérationnels du ministère de la Défense nationale et de la Garde côtière canadienne, les chantiers navals canadiens continueront d'entreprendre la construction et de livrer des navires de moins de 1 000 tonnes, y compris la livraison du prochain lot de bateaux de recherche et sauvetage.

Des ateliers de l'industrie organisés par Services publics et Approvisionnement Canada (SPAC) ont commencé en 2017 et se poursuivront tout au long de l'année 2018 dans l'ensemble du Canada. Ces ateliers contribueront à faire progresser l'établissement des stratégies des programmes nationaux de réparation, de radoub et d'entretien et de construction de petits navires et garantiront qu'elles s'harmonisent avec les pratiques exemplaires, les compétences et les capacités de l'industrie tout en appuyant les objectifs de la SNCN.

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 et des navires spécialisés. Le ministère de la Défense nationale procède actuellement à l'acquisition de quatre nouveaux grands navires de remorquage afin de renforcer la flotte de la MRC. La demande de propositions devrait être publiée à l'été 2018, et un contrat devrait être attribué à l'hiver 2019.

Lorsque les nouveaux navires de la Stratégie nationale de construction navale entreront en service, un soutien en service sera nécessaire. Au cours de la prochaine année, les travaux de prolongement de la vie des navires et les efforts de soutien en service se poursuivront dans tout le Canada. Des activités d'un montant total de plus de 60 millions de dollars devraient être entreprises l'année prochaine dans les régions à l'échelle du pays afin d'appuyer la Garde côtière canadienne, Transports Canada et la Gendarmerie royale du Canada.

## CONCLUSION

De grands progrès ont été réalisés depuis le lancement de la Stratégie nationale de construction navale, il y a huit ans, mais plusieurs défis se sont présentés. Néanmoins, la Stratégie a fait ses preuves en ce qui concerne l'objectif à long terme consistant à doter la Marine royale canadienne et la Garde côtière canadienne des navires dont elles ont besoin pour servir la population canadienne. Elle revitalise notre industrie maritime, soutient l'innovation technologique canadienne et crée des emplois et de la prospérité pour de nombreuses collectivités à l'échelle du pays.

Les succès comprennent la modernisation de deux chantiers navals canadiens, ainsi que d'importants nouveaux investissements dans le secteur maritime canadien et sa chaîne d'approvisionnement. En outre, la construction de deux nouvelles classes de grands navires et de nombreux projets d'entretien ou de construction de petits navires sont en cours à l'échelle du pays pour appuyer le travail de la Marine royale canadienne et de la Garde côtière canadienne.

Même si la Stratégie en est aux premières étapes de sa mise en œuvre, les retombées économiques qui en résultent sont déjà considérables et elles continueront de

présenter des avantages pour le Canada, y compris des possibilités de formation et de travail à long terme pour les Autochtones et d'autres groupes sous-représentés dans la main d'œuvre.

La SNCN est un programme d'approvisionnement complexe qui évolue constamment. Le gouvernement apprend à apprécier et mieux comprendre les complexités de la gestion d'un programme d'approvisionnement d'une telle envergure. Les compétences et les capacités de l'industrie de la construction navale du Canada ont évolué au fil des ans et les besoins du gouvernement fédéral continuent d'évoluer également.

À l'avenir, le gouvernement du Canada continuera de collaborer avec le secteur maritime canadien afin de s'assurer que la Stratégie est optimisée en vue de répondre aux besoins maritimes fédéraux en évolution constante. Le gouvernement veillera à ce que la Stratégie nationale de construction navale continue d'honorer ses engagements consistant à doter la Marine royale canadienne et la Garde côtière canadienne des navires dont elles ont besoin pour servir la population canadienne, à revitaliser l'industrie maritime du pays, à soutenir l'innovation technologique canadienne et à créer des emplois et de la prospérité pour les communautés à l'échelle du Canada.



# Annexe – État des projets de grands navires

## NAVIRES DE PATROUILLE EXTRACÔTIERS ET DE L'ARCTIQUE



La production de série du premier navire, le futur NCSM *Harry DeWolf* a commencé en septembre 2015 et de nombreux progrès ont été accomplis en ce qui concerne la construction du deuxième navire, le futur NCSM *Margaret Brooke*. Le découpage de l'acier du troisième navire, le futur NCSM *Max Bernays*, a eu lieu en décembre 2017.

### L'ANNÉE À VENIR

Les travaux de construction se poursuivent pour les trois premiers navires de patrouille extracôtiers et de l'Arctique et le découpage de l'acier du quatrième navire, le futur NCSM *William Hall* se déroulera en cours d'année. Le lancement du premier navire devrait avoir lieu en 2018 et la livraison finale est prévue en 2019. Les activités associées à l'examen de base et à la portée (cinq ou six navires) prendront fin en 2018.

Les navires de patrouille extracôtiers et de l'Arctique mèneront des missions de surveillance armée des eaux canadiennes, y compris dans l'Arctique. Ils amélioreront la capacité du gouvernement d'assurer sa souveraineté et fourniront de la surveillance et du soutien aux 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.

<b>Chantier naval</b>	ISI
<b>Ministère client</b>	Ministère de la Défense nationale
<b>État</b>	Travaux de construction en cours
<b>Portée</b>	Cinq ou six navires
<b>Budget du projet</b>	3,5 milliards de dollars <sup>2</sup>

<sup>2</sup> Pour cinq navires.

## NAVIRES DE COMBAT CANADIENS<sup>3</sup>



En novembre 2017, une demande de propositions (DP) diffusée à 12 entreprises préqualifiées pour la conception de la flotte de navires de combat canadiens a été clôturée. La DP prévoyait un seul processus concurrentiel ouvert pour la sélection d'un modèle de navire de guerre existant et d'une équipe de conception qui collaborera avec ISI. La conception retenue sera modifiée dans la mesure nécessaire afin de répondre aux besoins de la Marine royale canadienne et d'optimiser les possibilités d'utiliser du contenu canadien.

### L'ANNÉE À VENIR

Le processus de soumissions pour la sélection de la conception des navires de combat canadiens et de l'équipe de conception a été clôturé le 30 novembre 2017. Il en est maintenant au stade de l'évaluation des soumissions, qui devrait prendre fin en 2018. Une période de diligence raisonnable s'ensuivra ensuite avant que les contrats ne soient octroyés début 2019. Le contrat principal attribué par le Canada à ISI alors qu'un contrat de sous-traitance sera attribué par ISI au soumissionnaire retenu.

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.

<b>Chantier naval</b>	ISI
<b>Ministère client</b>	Ministère de la Défense nationale
<b>État</b>	Phase d'évaluation des soumissions
<b>Portée</b>	15 navires
<b>Budget du projet</b>	de 56 à 60 milliards de dollars <sup>4</sup>

<sup>3</sup> Dessin d'artiste uniquement. Il ne s'agit pas d'une conception réelle.

<sup>4</sup> Pour 15 navires.



## NAVIRES HAUTURIERS DE SCIENCE HALIEUTIQUE



Les trois navires hauturiers de science halieutique sont construits par le chantier naval de Seaspan à Vancouver. Leur construction est en cours et ils seront les premiers grands navires construits dans le cadre de la Stratégie nationale de construction navale. En décembre 2017, une cérémonie d'inauguration s'est déroulée pour le premier navire hauturier de science halieutique, le futur NGCC *Sir John Franklin*, à la suite de laquelle le navire a été transféré à Victoria pour l'achèvement des travaux de construction et la mise à l'essai. La construction du troisième et dernier navire hauturier de science halieutique a commencé en février 2017.

### L'ANNÉE À VENIR

La construction des trois navires hauturiers de science halieutique devrait se poursuivre au cours de la prochaine l'année. La livraison du premier navire devrait avoir lieu au début de 2019.

Les navires hauturiers de science halieutique fourniront une plate-forme 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 le NGCC *Teleost*, le NGCC *Alfred Needler* et le NGCC *W.E. Ricker* mis hors service sur les côtes est et ouest du Canada.

<b>Chantier naval</b>	Chantier naval de Seaspan à Vancouver
<b>Ministère client</b>	Pêches et Océans Canada et la Garde côtière canadienne
<b>État</b>	Travaux de construction en cours
<b>Portée</b>	Trois navires
<b>Budget du projet</b>	687 millions de dollars <sup>5</sup>

<sup>5</sup> Pour trois navires.

## NAVIRE HAUTURIER DE SCIENCE OCÉANOGRAPHIQUE



En novembre 2015, le gouvernement du Canada a attribué le marché d'ingénierie de construction initial au chantier naval de Seaspan à Vancouver afin d'amorcer les travaux requis avant le début de la construction.

### L'ANNÉE À VENIR

Au cours de la prochaine année, le projet de construction de navire hauturier de science océanographique 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 une fois que les travaux d'ingénierie requis auront progressé.

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'équipement 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.

<b>Chantier naval</b>	Chantier naval de Seaspan à Vancouver
<b>Ministère client</b>	Pêches et Océans Canada et la Garde côtière canadienne
<b>État</b>	Phase de définition
<b>Portée</b>	Un navire hauturier de science océanographique
<b>Budget du projet</b>	331 millions de dollars (en cours d'examen)



## NAVIRES DE SOUTIEN INTERARMÉES



Les navires de soutien interarmées sont construits par le chantier naval de Seaspans 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. Les travaux de conception et de production nécessiteront l'intégration de tout l'équipement ainsi que l'approbation réglementaire et des fournisseurs aux fins de la construction du navire. Lors de l'achèvement des travaux, une conception de navire prête pour une production et une construction de série sera livrée.

### L'ANNÉE À VENIR

Afin de devancer le calendrier de construction du NSI, le début de la construction de son bloc a été avancé à l'été 2018. Selon les estimations, cela devrait permettre d'être en avance de quatre et huit mois, respectivement.

Les navires de soutien interarmées (NSI) 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.

<b>Chantier naval</b>	Chantier naval de Seaspans à Vancouver
<b>Ministère client</b>	Ministère de la Défense nationale
<b>État</b>	Phase de conception, ingénierie et production
<b>Portée</b>	Deux navires de soutien
<b>Budget du projet</b>	3,4 milliards de dollars <sup>6</sup>

<sup>6</sup> Pour deux navires. Nouvelle estimation des coûts révisée en 2018.

## BRISE-GLACE POLAIRE



Le Canada s'est engagé à garder le NGCC *Louis S. St-Laurent* en service jusqu'à ce que le brise-glace polaire soit livré.

### L'ANNÉE À VENIR

Aucune activité n'est prévue tant que les travaux d'autres projets n'ont pas progressé.

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. 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.

<b>Chantier naval</b>	Chantier naval de Seaspans à Vancouver
<b>Ministère client</b>	Pêches et Océans Canada et la Garde côtière canadienne
<b>État</b>	La conception est terminée. Le projet commencera après l'achèvement des navires de soutien interarmées.
<b>Portée</b>	Un navire
<b>Budget du projet</b>	1,3 milliard de dollars (en cours d'examen)