



STRATÉGIE NATIONALE DE CONSTRUCTION NAVALE DU CANADA

RAPPORT
ANNUEL DE
2019



Gouvernement
du Canada

Government
of Canada

Canada

**STRATÉGIE
NATIONALE DE
CONSTRUCTION
NAVALE DU
CANADA**



TABLE DES MATIÈRES

Message de la ministre	2
Bilan de l'année.	4
Construction de grands navires	4
Construction de petits navires	5
Travaux de réparation, de radoub et d'entretien	6
Avantages économiques pour les Canadiens.	10
Politique des retombées industrielles et technologiques et proposition de valeur de la Stratégie nationale de construction navale	12
Relever les défis	14
Risques	16
Analyse et prise de décision en temps opportun	16
Capacité en matière de ressources humaines.	17
Communications.	18
L'année à venir	20
Complément d'information	21

**MESSAGE DE LA
MINISTRE**

J'ai le plaisir de présenter le quatrième rapport annuel sur la Stratégie nationale de construction navale (SNCN) du Canada pour l'année 2019.

Avec mes collègues, l'honorable Harjit S. Sajjan, ministre de la Défense nationale, l'honorable Bernadette Jordan, ministre des Pêches, des Océans et de la Garde côtière canadienne, et l'honorable Navdeep Bains, ministre de l'Innovation, des Sciences et de l'Industrie, je suis fier d'appuyer le renouvellement et l'entretien des navires de la Marine royale canadienne (MRC) et de la Garde côtière canadienne (GCC) tout en créant des emplois et en générant des retombées économiques importantes pour des collectivités de partout au Canada.

Comme vous le lirez dans le rapport de cette année, 2019 a été marquée par d'importantes réalisations, notamment la livraison à la GCC des 2 premiers grands navires construits dans le cadre de la SNCN, les premier et deuxième navires hauturiers de science halieutique.

Nous avons également annoncé de nouveaux investissements dans la flotte de la GCC qui pourraient représenter la construction de jusqu'à 24 grands navires supplémentaires. Ceux-ci comprennent jusqu'à 16 navires polyvalents à construire au chantier naval de Seaspan à Vancouver, 2 navires de patrouille extracôtiers et de l'Arctique (NPEA) construits à Irving Shipbuilding Inc., ainsi que 6 nouveaux brise-glaces de programme qui doivent être construits dans un troisième chantier naval canadien. Le processus de sélection du troisième chantier naval est en cours.

En 2019, le gouvernement du Canada a fait des progrès en vue du renouvellement de la flotte de la MRC en sélectionnant une conception pour les futurs navires de combat canadiens. Les essais en mer du premier NPEA de la MRC ont également commencé et nous avons signé de nouveaux contrats avec trois chantiers navals canadiens pour entretenir les frégates de classe Halifax de la Marine jusqu'à la livraison des navires de combat canadiens.



En 2019, la SNCN a continué de stimuler l'économie canadienne, avec environ 3,3 milliards de dollars en nouveaux contrats attribués à des entreprises canadiennes dans 6 provinces. Il convient de noter que l'on estime que les contrats de la SNCN émis entre 2012 et décembre 2019 apportent une contribution de plus de 17,04 milliards de dollars (1,54 milliard de dollars par an) au produit intérieur brut et créent ou maintiennent plus de 15 500 emplois par an par l'entremise de l'industrie maritime et de ses fournisseurs canadiens de 2012 à 2022.

Sans aucun doute, nous faisons des progrès et obtenons des réussites. Mais la construction navale est extrêmement complexe et nous devons continuer à travailler avec les chantiers navals pour relever les défis courants auxquels la SNCN est confrontée, notamment les coûts, les échéanciers et la productivité.

Le gouvernement du Canada reste déterminé à réaliser la SNCN et nous travaillons fort pour veiller à ce qu'elle continue d'offrir des avantages importants pour le Canada..

L'honorable Anita Anand

Ministre des Services publics et de l'Approvisionnement



BILAN DE L'ANNÉE

Construction de grands navires

En 2019, environ 0,8 milliard de dollars de nouveaux contrats de construction ont été annoncés ou attribués au chantier naval de Seaspan à Vancouver (VSY) et à Irving Shipbuilding Inc. (ISI).

On estime que ces contrats apporteront une contribution de plus de 1,04 milliard de dollars (261 millions de dollars par an) au produit intérieur brut (PIB) et créeront ou préserveront plus de 2 550 emplois par an par l'entremise de l'industrie maritime et de ses fournisseurs canadiens de 2019 à 2022.

Progrès réalisés au chantier naval de Seaspan à Vancouver

- En mai 2019, le gouvernement du Canada (GC) a annoncé que VSY allait construire jusqu'à 16 nouveaux navires polyvalents pour la Garde côtière canadienne (GCC).
- Le premier navire hauturier de science halieutique (NHSH), le navire de la Garde côtière canadienne (NGCC) Sir John Franklin, a été livré à la GCC en juin 2019.
- Le deuxième NHSH, le NGCC Capt Jacques Cartier, a été livré en novembre 2019.
- La construction du troisième et dernier NHSH, le futur NGCC John Cabot, s'est poursuivie. Il devrait être livré à l'été 2020.
- La construction des premiers blocs du premier navire de soutien interarmées (NSI) de la Marine royale canadienne (MRC) s'est poursuivie.



Progrès réalisés par Irving Shipbuilding

- En février 2019, le GC et ISI ont choisi Lockheed Martin Canada pour la conception de 15 nouveaux navires de combat canadiens (NCC) qui seront construits par ISI. La conception des navires est fondée sur le navire de combat de type 26 du concepteur BAE Systems.
- En mai 2019, le GC a annoncé qu'ISI allait construire 2 navires de patrouille extracôtiers et de l'Arctique (NPEA) qui seront personnalisés pour la GCC.
- La construction a également commencé sur le quatrième NPEA en mai 2019.
- En novembre 2019, ISI a effectué les essais en mer initiaux du premier NPEA. Il devrait être livré à la MRC en 2020.
- Le deuxième NPEA, le futur navire canadien de Sa Majesté Margaret Brooke, a été lancé en novembre 2019.

Construction de petits navires

En 2019, le GC a attribué environ 120,2 millions de dollars en nouveaux contrats de construction de petits navires à des chantiers navals canadiens. Tous ces travaux sont effectués par des petites et moyennes entreprises ayant moins de 250 employés à temps plein.

On estime que ces contrats de la SNCN apportent une contribution de près de 69 millions de dollars (17 millions de dollars par an) au PIB et créent ou préservent plus de 170 emplois par an par l'entremise de l'industrie maritime et de ses fournisseurs canadiens de 2019 à 2022.



Progrès réalisés au cours de la période du rapport

- En avril 2019, le GC a attribué un contrat de 102 millions de dollars à Ocean Industries Inc., d'Isle-aux-Coudres au Québec, pour la construction de 4 gros remorqueurs navals pour la MRC. La construction devrait commencer en 2020.
- En juillet 2019, un contrat de 1,9 million de dollars a été attribué à Canadian Maritime Engineering Ltd., de Port Alberni en Colombie-Britannique, pour la construction de 4 barges en acier pour la base des Forces canadiennes Esquimalt. Ce projet devrait être achevé en 2020.
- En juin et juillet 2019, la GCC a accepté les cinquième et sixième bateaux de recherche et sauvetage, le NGCC Conception Bay et le NGCC Sacred Bay, dans sa flotte. Hike Metal Products de Wheatley, en Ontario, et Chantier Naval Forillon de Gaspé, au Québec, construisent un total de 20 bateaux de sauvetage pour la GCC (10 dans chaque chantier).
- En décembre 2019, le GC a attribué un contrat de 1,3 million de dollars à Robert Allan Ltd. de Vancouver en Colombie-Britannique pour la conception de 1 nouveau navire semi-hauturier de recherche halieutique pour la GCC.

Travaux de réparation, de radoub et d'entretien

En 2019, le gouvernement du Canada a attribué pour environ 2,3 milliards de dollars en contrats de réparation, de radoub et d'entretien, nouveaux ou modifiés, à des entreprises canadiennes.

On estime que ces contrats de la SNCN apportent une contribution de plus de 3,0 milliards de dollars (758 millions de dollars par an) au PIB et créent ou préservent plus de 7 600 emplois par an par l'entremise de l'industrie maritime et de ses fournisseurs canadiens de 2019 à 2022.

De plus, en mai 2019, le GC a annoncé qu'il allait investir plus de 2 milliards de dollars dans la prolongation de la durée de vie des navires de la flotte actuelle de la GCC. Ceci aidera la GCC à continuer de fournir des services essentiels pendant que de nouveaux navires sont construits dans le cadre de la SNCN.

Progrès réalisés au cours de la période du rapport

- Au cours de l'été 2019, le GC a attribué trois contrats au chantier naval de Seaspan à Victoria, à ISI et à Chantier Davie de Lévis, au Québec, pour un total initial de 1,5 milliard¹ de dollars, pour la réalisation de travaux d'entretien sur les frégates de classe Halifax de la MRC. Cela fait partie d'un investissement de 7,5 milliards de dollars visant à assurer l'entretien courant nécessaire des frégates jusqu'à leur retrait du service dans les années 2040.
- À l'automne 2019, un processus concurrentiel a été lancé pour le prochain contrat de soutien en service des sous-marins de classe Victoria de la MRC.
- En octobre 2019, le GC a attribué un contrat de 1,6 million de dollars à Heddle Marine Service Inc. de Hamilton, en Ontario, pour des travaux de radoub sur le NGCC Caribou Isle.
- En septembre 2019, le GC a attribué un contrat de 1,9 million de dollars à Verreault Navigation Inc. de Les Méchins (Québec) pour des travaux de prolongation de la durée de vie du NGCC Samuel Risley.
- En mai 2019, le GC a attribué un contrat de 3,6 millions de dollars à Heddle Marine Service Inc. pour des travaux de radoub sur le NGCC Pierre Radisson.
- En avril 2019, le GC a attribué un contrat de 7,1 millions de dollars à Chantier Davie pour le radoub en cale sèche du NGCC Louis S. St-Laurent, le plus grand brise-glace de la GCC et le fleuron de sa flotte.
- En février 2019, le GC a attribué un contrat de 10 millions de dollars à Newdock St. John's Dockyard Limited de St. John's à Terre-Neuve-et-Labrador pour le radoub du NGCC Hudson.
- Services publics et Approvisionnement Canada (SPAC) a continué d'organiser des ateliers de l'industrie maritime dans tout le pays pour aider à faire progresser les stratégies des programmes des petits navires et de réparation, de radoub et d'entretien. Le Comité consultatif de l'industrie maritime s'est réuni en mars, en juin et en novembre 2019.



¹Ce montant ne comprend pas les taxes.



Sélectionner un troisième chantier naval

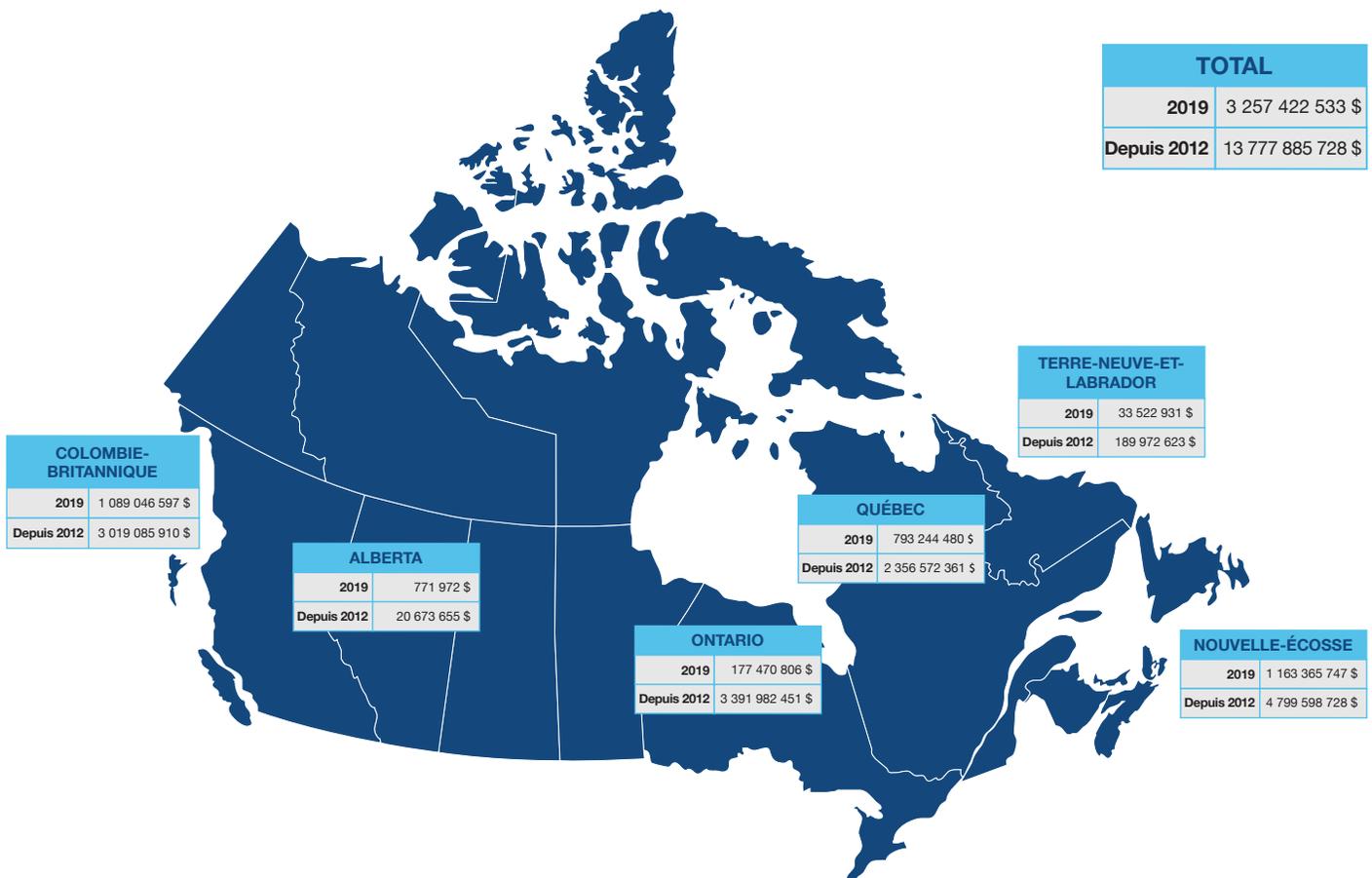
- En août 2019, le GC a lancé un processus concurrentiel au moyen d'une invitation à se qualifier pour sélectionner un troisième chantier naval canadien comme partenaire stratégique dans le cadre de la SNCN. En raison du besoin urgent de renouveler la flotte de la GCC pour s'assurer que les exigences opérationnelles essentielles sont respectées, ce chantier naval construira 6 nouveaux brise-glaces de programme.
- En décembre 2019, le GC a annoncé que Chantier Davie s'était préqualifié dans le cadre de l'invitation à se qualifier après avoir montré qu'il répondait aux exigences initiales liées à l'expérience, aux compétences et à la capacité.
- Chantier Davie est passé à l'étape suivante du processus de sélection, l'étape de la demande de propositions (DP) et de l'évaluation. Le processus de sélection devrait être achevé d'ici à la fin de 2020.
- Ce processus est semblable à celui qui a été utilisé pour sélectionner Seaspan et Irving comme partenaires dans le cadre de la SNCN en 2011.

Autres projets d'approvisionnement maritime

- En juin 2019, le GC a annoncé que Chantier Davie allait construire 2 nouveaux traversiers pour Transports Canada. Les nouveaux traversiers remplaceront le navire à moteur (NM) Madeleine qui est utilisé à l'heure actuelle pour le service entre les Îles-de-la-Madeleine, au Québec, et Souris, à l'Île-du-Prince-Édouard (Î.-P.-É.) et le NM Holiday Island, 1 des 2 navires utilisés pour assurer le service entre Wood Islands (Î.-P.-É.) et Caribou (Nouvelle-Écosse).
- En février 2019, la première demande de renseignements (DDR) a été envoyée à l'industrie pour l'achat d'un brise-glace léger existant pour la Garde côtière canadienne. La deuxième DDR, qui comprenait l'ébauche de la DP, a été publiée en décembre 2019. Ce navire fournira une capacité de brise-glace essentielle au Canada atlantique et dans la région du Saint-Laurent et des Grands Lacs et complètera la flotte existante de la GCC pendant les périodes de prolongation de la durée de vie du navire et de réparation.
- Les travaux de conversion des deuxième et troisième brise-glaces provisoires, le NGCC Jean Goodwill et le NGCC Vincent Massey, ont continué de progresser au Chantier Davie. Ces navires devraient entrer en service en 2020-2021 et compléteront la flotte existante de la GCC pendant les périodes de prolongation de la durée de vie et de réparation des navires afin de maintenir des niveaux de service essentiels. Le premier brise-glace provisoire, le NGCC Captain Molly Kool, s'est joint à la flotte en décembre 2018.

- SPAC a continué de travailler avec Transports Canada, la GCC, Pêches et Océans Canada, Environnement et Changement climatique Canada, Relations Couronne-Autochtones et Affaires du Nord Canada et Ressources naturelles Canada pour soutenir le Plan de protection des océans. Par exemple, un contrat de 1,2 million de dollars a été attribué à J & J Trailers Manufacturers and Sales Inc., de Scarborough en Ontario, pour l'acquisition de 23 remorques à estacade et des services et produits associés. Une estacade est une barrière flottante temporaire utilisée pour retenir un déversement polluant dans les eaux marines. Les remorques à estacade sont utilisées pour transporter les estacades jusqu'aux endroits où l'on en a besoin.

Contrats attribués par province





AVANTAGES ÉCONOMIQUES POUR LES CANADIENS

La Stratégie nationale de construction navale (SNCN) revitalise la construction navale nationale et l'ensemble de l'industrie maritime, crée des emplois et apporte des avantages socio-économiques et la prospérité dans des collectivités de partout au Canada. En 2019, la SNCN a fait des progrès considérables dans l'atteinte de cet engagement.

En 2019, le gouvernement du Canada (GC) a attribué environ 3,3 milliards de dollars de nouveaux contrats à des entreprises canadiennes dans le cadre de la SNCN. Sur ce montant, environ 186,7 millions de dollars ont été versés à des petites et moyennes entreprises (PME) ayant moins de 250 employés à temps plein.

En outre, le chantier naval de Seaspan à Vancouver (VSY) et Irving Shipbuilding Inc. (ISI) continuent d'offrir des possibilités de développement pour les fournisseurs aux entreprises de partout au Canada afin de respecter les engagements pris dans le cadre de la Politique des retombées industrielles et technologiques. Depuis le lancement de la SNCN, ISI et VSY ont soutenu les PME canadiennes en investissant près de 735 millions de dollars entre 2012 et 2018. Les chantiers ont également pris des engagements supplémentaires de plus de 26 millions de dollars auprès des PME en 2019.

On estime que les contrats de la SNCN attribués entre janvier et décembre 2019 apportent une contribution de plus de 4,1 milliards de dollars (1,0 milliard de dollars annuellement) au produit intérieur brut du Canada et créeront environ 10 365 emplois par année au cours de la période de 2019 à 2022.

Le salaire moyen dans les chantiers navals canadiens est de 30 % supérieur à la moyenne du secteur manufacturier. Dans l'ensemble, l'industrie maritime canadienne est novatrice et soutient les travailleurs



qualifiés et possède une part qui est de 2,5 fois supérieure à l'ensemble du secteur manufacturier des emplois dans les domaines de la science, de la technologie, de l'ingénierie et des mathématiques (comme les ingénieurs, les scientifiques et les chercheurs).

Des centaines d'entreprises canadiennes obtiennent du travail grâce à des contrats avec les grands chantiers navals sélectionnés et ceci favorise l'innovation et le développement des compétences. De plus, la SNCN favorise la création d'une chaîne d'approvisionnement nationale durable.

Depuis la création de la SNCN, ISI et VSY font appel à des entreprises canadiennes par l'entremise d'activités de sous-traitance. Comme l'ont rapporté les chantiers navals, à ce jour, plus de 2,27 milliards de dollars en possibilités de développement pour les fournisseurs ont été fournis à 988 entreprises canadiennes. Les PME se sont vu attribuer environ 53,7 % (1,22 milliard de dollars) de la valeur de ces possibilités, un montant partagé entre 782 entreprises. En 2019 seulement, la valeur des possibilités de développement pour les fournisseurs accordées aux entreprises canadiennes a augmenté de 313 millions de dollars. De plus, 124 nouvelles entreprises canadiennes ont été engagées à titre de fournisseurs par ISI et VSY.

La SNCN continue d'offrir des possibilités équitables dans le secteur maritime aux entreprises dirigées par des groupes sous-représentés dans l'industrie de la construction navale, notamment les femmes, les peuples autochtones et les personnes handicapées. Des partenariats sont établis avec les deux grands chantiers navals, des ministères fédéraux, des établissements universitaires, des organismes de recherche et d'autres coentreprises pour accroître la participation des groupes sous-représentés dans le secteur.



Par exemple, afin de diversifier la main-d'œuvre disponible pour construire des navires dans l'Est du Canada, ISI a travaillé en collaboration avec le Nova Scotia Community College et d'autres partenaires communautaires pour créer le Centre d'excellence Irving Shipbuilding. Le Centre offre à l'heure actuelle des bourses aux groupes sous-représentés dans la construction navale et le secteur maritime dans son ensemble dans le cadre du programme étudiant Pathways to Shipbuilding pour les Afro-Néo-Écossais, les Mi'kmaw et les Canadiens autochtones et a également conclu un partenariat avec Women Unlimited, un programme bien établi en Nouvelle-Écosse qui a pour but d'optimiser les possibilités pour les femmes de travailler dans l'industrie maritime.

Afin de faire en sorte que les groupes traditionnellement sous-représentés aient davantage de possibilités de participer dans les métiers dans l'Ouest canadien, VSY soutient la formation professionnelle, les programmes d'apprentissage et la promotion des possibilités d'emploi pour les Autochtones et les femmes au moyen d'initiatives de financement, de programmes de mentorat et de partenariats avec des établissements d'enseignement qui sont axés sur des initiatives d'éducation dans la construction navale. VSY a conclu également un partenariat à long terme avec trois organisations de formation et d'emploi autochtones appelées la Coastal Aboriginal Shipbuilding Alliance qui ont pour but d'offrir des programmes de formation et d'emploi de qualité aux personnes des Premières nations ou d'ascendance autochtone qui vivent à Vancouver et sur l'île de Vancouver.

Politique des retombées industrielles et technologiques et proposition de valeur de la Stratégie nationale de construction navale

Les chantiers navals respectent et dépassent leurs engagements imposés par la Politique des retombées industrielles et technologiques (RIT) dans le cadre de la proposition de valeur de la SNCN.

La Politique des RIT du Canada joue un rôle important dans la mise à contribution des dépenses en matière de défense et de sécurité du Canada pour la création d'avantages économiques pour le pays. En vertu de la Politique des RIT, les chantiers navals et leurs principaux fournisseurs entreprennent au Canada des activités commerciales d'une valeur égale à celle du contrat et fournissent des investissements importants dans des domaines ciblés, tels que :

- le travail au Canada lié directement à l'approvisionnement, y compris les possibilités pour les fournisseurs canadiens;
- les investissements dans l'innovation réalisés dans le cadre d'activités de recherche et développement au Canada;

- le développement des compétences et la formation;
- les possibilités d'exportation.

Grâce à la Politique, des centaines d'entreprises canadiennes obtiennent du travail dans le cadre de contrats avec les grands chantiers navals sélectionnés et investissent elles-mêmes dans l'innovation tout en s'assurant des possibilités d'exportation.

ISI a des obligations en matière de retombées industrielles et régionales (RIR) de près de 4,3 milliards de dollars, dont 2,6 milliards ont été achevés à ce jour et 396,3 millions de dollars supplémentaires sont en cours pour le projet des navires de patrouille extracôtiers et de l'Arctique, la modernisation des frégates de classe Halifax et le contrat de définition des navires de combat canadiens.

Sur la côte ouest, VSY s'acquitte de ses obligations en matière de RIR dans le cadre du lot de travaux relatifs aux navires non destinés au combat de la SNCN, y compris les NHH, le navire hauturier de science océanographique et les NSI. Jusqu'à présent, le chantier naval de Seaspan à Vancouver a généré 1 milliard de dollars de RIR, avec 251 millions de dollars d'activités en cours dans le cadre de son obligation totale de générer 1,7 milliard de dollars de RIR dans le cadre de ces 3 projets².

La proposition de valeur de la SNCN est conçue pour profiter à l'ensemble de l'industrie maritime canadienne et contribuer à assurer sa viabilité à long terme. En vertu de la proposition de valeur de la SNCN, les chantiers navals sont tenus d'investir 0,5 % de la valeur des contrats accordés dans le cadre de la SNCN dans l'industrie maritime canadienne pour appuyer le développement des ressources humaines, les investissements technologiques et le développement industriel.

Au 31 décembre 2019, sur les 19,8 millions de dollars d'obligations en vertu de la proposition de valeur de la SNCN, plus de 100%, soit plus de 21 millions de dollars, ont été achevés ou sont en cours ou prévus.

²Les obligations actuelles sont fondées sur la valeur des marchés attribués à compter de janvier 2019 pour la conception et l'ingénierie, l'intégration des équipements et des systèmes et la construction navale. Ces valeurs augmenteront dans les prochains rapports à mesure que les travaux sur les projets en cours dans le cadre de la SNCN progresseront et que de nouvelles activités commenceront en 2020 pour les navires de combat canadiens, ainsi que les services de soutien à l'entretien prévus pour les frégates de la classe Halifax.



RELEVER LES DÉFIS

Le gouvernement du Canada (GC) travaille continuellement de concert avec les chantiers navals pour surveiller les améliorations de leur productivité, gérer et respecter les délais, et surveiller étroitement les coûts, tout en étudiant et en mettant en œuvre des possibilités de réduire au minimum toute interruption de travail éventuelle liée aux fluctuations de la production.

Plus tôt cette année, le GC et ses partenaires de la construction navale ont montré comment la Stratégie nationale de construction navale (SNCN) offrait la souplesse nécessaire pour relever ces défis. Par exemple, les fluctuations de la production et du maintien d'une main-d'œuvre qualifiée dans les chantiers navals ont été atténuées en modifiant la séquence des projets de navire de soutien interarmées (NSI) et de navire hauturier de science océanographique, ainsi qu'en ajoutant la construction d'un sixième navire de patrouille extracôtier et de l'Arctique (NPEA). Ceci a permis aux travaux de se poursuivre sans interruptions dans les chantiers navals et a atténué ainsi le risque de mises à pied potentielles et les fluctuations dans la production entre les constructions.

En 2019, le gouvernement a été confronté à de nouveaux défis en raison des besoins émergents en matière de construction navale. Afin d'assurer la capacité de fournir des services importants qui sauvent des vies, protègent l'environnement et aident notre économie à croître tout en faisant en sorte que les eaux canadiennes restent sûres, sécuritaires et ouvertes, la Garde côtière canadienne (GCC) avait besoin de nouveaux navires pour faire son important travail. En mai 2019, le GC a annoncé la construction d'un maximum de 18 nouveaux grands navires pour renouveler la flotte de la GCC :

- 2 nouveaux NPEA (7 et 8) modifiés pour la GCC qui doivent être construits chez Irving Shipbuilding Inc. (ISI);
- jusqu'à 16 navires polyvalents ayant une capacité de brise-glace à construire qui doivent être construits au chantier naval de Seaspan à Vancouver (VSY).

L'ajout de ces navires fera en sorte que les deux chantiers navals continuent de fonctionner à pleine capacité jusqu'à la fin des années 2030 à 2040. Cette longue période de production permettra aux chantiers navals de produire plus facilement des gains d'efficacité qui profiteront en fin de compte au Canada, assureront une plus grande stabilité de l'effectif et minimiseront les ralentissements de la production.



Compte tenu des besoins urgents de capacité de brise-glace et pour répondre aux besoins futurs en matière de construction navale et attirer plus de talents et de bons emplois dans les collectivités de l'ensemble du pays, le GC a lancé un processus concurrentiel pour ajouter un troisième chantier naval canadien comme source d'approvisionnement stratégique. Le chantier naval sera appelé à construire 6 nouveaux brise-glaces de programme pour la GCC. L'ajout d'un troisième chantier naval augmentera également la capacité de livrer de nouveaux navires en temps opportun.

De plus, le GC a continué de répondre aux besoins actuels et futurs d'entretien de la flotte en annonçant de nouveaux contrats pour l'entretien des 12 frégates de la classe Halifax de la Marine royale canadienne (MRC). Des contrats initiaux d'une valeur de 1,5 milliard de dollars ont été attribués à ISI, au chantier naval de Seaspan à Victoria et à Chantier Davie. Ces chantiers navals assureront l'entretien continu nécessaire des frégates jusqu'à ce qu'elles soient retirées du service dans les années 2040. Ces contrats devraient créer et maintenir environ 400 emplois directs dans chacun des trois chantiers navals ainsi que des centaines d'emplois dérivés pour les fournisseurs de matériel et les sous-traitants.

Les prochaines classes de navires à construire, les navires de combat canadiens à ISI et les NSI à VSY, sont des projets très complexes. L'un des défis à relever pour éviter les fluctuations de la production dans les chantiers navals est la pénurie actuelle de main-d'œuvre expérimentée des cols blancs et des cols bleus dans l'industrie de la construction navale. Il a de plus été reconnu précédemment que les budgets initiaux pour les projets de construction de grands navires ont été établis il y a de nombreuses années et en s'appuyant sur une expérience et des projections limitées. Les budgets ont été mis à jour grâce à une expérience réelle de la construction dans les chantiers et continuent d'être étroitement surveillés. Pour certains projets de construction de grands navires, les budgets restent à l'examen et des ajustements pourraient être nécessaires.

Nous continuons à mettre à contribution les enseignements tirés pour nous assurer que les projections futures sont réalistes et réalisables.



RISQUES

Le gouvernement du Canada (GC) a élaboré un plan de gestion des risques officiel et solide pour la Stratégie nationale de construction navale (SNCN). Le plan s'inspire des meilleures pratiques internationales et aide à prévoir, cerner et atténuer les principaux risques auxquels la SNCN est confrontée. La gestion des risques aide également à mettre en œuvre des mesures correctives de la SNCN pour nous permettre d'être bien positionnés pour atteindre les objectifs à long terme de la Stratégie. Les risques sont gérés au niveau du projet, du programme (navires destinés au combat, navires non destinés au combat, petits navires et soutien) et de la SNCN globale. Les risques sont également pris en compte par les comités de gouvernance compétents et sont transmis, au besoin, du niveau opérationnel jusqu'aux cadres supérieurs et aux chantiers navals.

Outre les défis mentionnés précédemment dans le rapport, la SNCN fait face aux principaux risques suivants :

- [Analyse et prise de décision en temps opportun](#)
- [Capacité en matière de ressources humaines](#)
- [Communications](#)

Analyse et prise de décision en temps opportun

La SNCN est une entreprise vaste et complexe qui fait intervenir de multiples projets, chantiers navals, ministères et organismes. Pour éviter des retards coûteux ou de nuire à l'atteinte d'une plus grande efficacité, il est important que les renseignements parviennent aux décideurs en temps opportun. Pour atténuer ce risque, l'équipe de gestion des risques a été élargie en y ajoutant des ressources humaines. Un certain nombre d'experts-conseils tiers ont été ajoutés dans différents domaines liés à la SNCN (p. ex., conseiller en assurance, tiers du travail d'élaboration des politiques et surveillants de l'équité).



Capacité en matière de ressources humaines

Le besoin de faire en sorte qu'il existe une capacité suffisante en ressources humaines pour soutenir la base industrielle du Canada est un risque commun à tous les secteurs d'activité. Pour le secteur maritime, et plus particulièrement pour la construction navale, il existe un risque d'insuffisance en ressources humaines nécessaires pour gérer et exécuter des projets complexes et spécialisés de construction navale. Ce risque vise la capacité de gestion de projet et d'estimation des coûts au sein du gouvernement et la possibilité d'embaucher des effectifs expérimentés et qualifiés, comme les gens de métier et les spécialistes des chantiers navals.

Par exemple, pour maintenir en poste la main-d'œuvre du chantier naval de Seaspan à Vancouver, une modification a été apportée à la séquence de la construction des navires de soutien interarmées (NSI) et fera en sorte que des ressources d'ingénierie ciblées soient affectées à chacun des projets tout en laissant du temps entre la construction du premier et du deuxième NSI pour tenir compte des enseignements tirés. De plus, ceci permet d'éviter les interruptions de travail au chantier naval et d'atténuer le risque de mises à pied potentielles ainsi que les fluctuations de la production entre les constructions.

Ce risque est également atténué par l'embauche d'agents d'approvisionnement supplémentaires, la formation d'analystes du gouvernement à l'estimation des coûts, le maintien de l'appui accordé aux programmes de formation et d'apprentissage, les partenariats avec les collèges et les universités, la recherche d'approches de recrutement novatrices et la planification de la relève. De plus, une nouvelle direction de SPAC a été créée en 2019 et se concentre sur la création d'une stratégie des ressources humaines visant à relever le défi croissant des pénuries de main-d'œuvre à l'appui de la SNCN.



Communications

La SNCN est un portefeuille en constante évolution de travaux complexes et à long terme. Il peut parfois être difficile de communiquer clairement les aspects de la SNCN aux publics internes et externes. Pour atténuer le risque de communications internes inefficaces, le GC a co-implanté des équipes de projet des ministères concernés et a mis en œuvre une gouvernance continue et robuste qui comprend une représentation des deux principaux chantiers navals. Des ministères comme Innovation, Sciences et Développement économique Canada, la Défense nationale, la Garde côtière canadienne et Services publics et Approvisionnement Canada (SPAC) collaborent quotidiennement pour assurer des communications continues et uniformes avec les principaux partenaires stratégiques.

En ce qui concerne les communications externes, le GC tient le public au courant en publiant des rapports annuels et en fournissant de l'information sur la SNCN, y compris sur l'état des projets, sur le site Web de SPAC. Des annonces sont faites lorsque des jalons importants des projets sont atteints et le gouvernement continue de chercher des occasions de fournir aux Canadiens de l'information à jour sur la SNCN. À l'avenir, l'accent sera davantage mis sur l'augmentation de la transparence concernant les risques et les réalités de la construction navale.

De plus, cette année, un élément clé des communications externes comprenait l'inclusion des médias sociaux de SPAC, de la GCC et de la Défense nationale qui avait pour but de souligner non seulement les avantages sociaux et économiques, mais aussi les progrès réalisés dans le cadre de la SNCN. Plus de 400 messages ont été publiés sur différentes plateformes des médias sociaux telles que Facebook, Twitter et LinkedIn. Les personnes qui construisent les navires y sont souvent présentées et ces messages nous ont aidés à atteindre un public plus large.



L'ANNÉE
À VENIR

En 2020, il est prévu que la Stratégie nationale de construction navale (SNCN) atteindra plusieurs jalons importants.

Par exemple, la Garde côtière canadienne (GCC) prévoit accepter la livraison de son troisième et dernier navire hauturier de science halieutique à l'été 2020. La construction du navire hauturier de science océanographique devrait commencer à la fin de 2020.

La Marine royale canadienne (MRC) prévoit accepter la livraison du premier navire de patrouille extracôtier et de l'Arctique en 2020 tandis que la construction des deuxième, troisième et quatrième navires se poursuit. Pour nous assurer de pouvoir mettre à quai ces nouveaux navires, nous procédons à une modernisation de l'infrastructure des jetées sur les côtes est et ouest ainsi que dans l'Arctique. La construction de la nouvelle jetée B à la Base des Forces canadiennes Esquimalt devrait être terminée à la fin des années 2020. De plus, les travaux visant à établir une installation d'accostage, de réapprovisionnement et de ravitaillement en carburant à Nanisivik, au Nunavut, sont en cours et l'installation devrait devenir opérationnelle en 2020.

Pour le navire de combat canadien, les travaux de conception progresseront avec Irving Shipbuilding Inc. (ISI) et son sous-traitant, Lockheed Martin Canada.

Pour répondre aux besoins opérationnels de la MRC et de la GCC, les chantiers navals canadiens autres qu'ISI et le chantier naval de Seaspan à Vancouver (VSY) continueront d'entreprendre la construction et la livraison des navires de moins de mille tonnes, y compris la livraison de la prochaine série de bateaux de recherche et sauvetage.

Le processus de sélection d'un troisième chantier naval dans le cadre de la SNCN se poursuivra avec l'étape de la demande de propositions et de l'évaluation. Cette étape comprendra une évaluation réalisée par un tiers de l'infrastructure du Chantier Davie, la soumission d'une proposition officielle et un processus de diligence raisonnable ayant pour but de s'assurer que le chantier naval est financièrement capable d'exécuter les travaux et



est semblable au processus entrepris précédemment pour sélectionner ISI et VSY comme partenaires stratégiques dans le cadre de la SNCN en 2011.

Compte tenu de l'importance de la capacité de brise-glace, le gouvernement étudie également des options pour s'assurer que le brise-glace polaire est construit de la manière la plus efficace possible, mais aucune décision n'a encore été prise.

Dans le cadre de la SNCN, le gouvernement du Canada continuera de travailler avec les chantiers navals de tout le pays pour répondre aux besoins de construction navale, y compris la mise à niveau de la flotte vieillissante de la GCC et la construction de traversiers pour Transports Canada qui ont été annoncés dans le budget de 2019.

Enfin, la crise mondiale de la COVID-19 aura un effet sur certains projets liés à la SNCN. Le gouvernement du Canada collaborera avec les chantiers navals à l'évaluation et à l'atténuation des répercussions de la pandémie sur le budget et le calendrier, afin que les travaux importants visant à renouveler les flottes de la MRC et de la GCC soient achevés le plus rapidement possible.

Complément d'information

Si vous souhaitez obtenir de plus amples renseignements sur la SNCN, veuillez consulter les liens suivants :

- [Infographie : Stratégie nationale de construction navale du Canada – Bilan de l'année 2019](#)
- [Projets de construction navale visant à équiper la Marine royale canadienne et la Garde côtière canadienne](#)
- [Rapports de la Stratégie nationale de construction navale](#)
- [Frégates de patrouille de la Marine royale canadienne](#)
- [Flotte de la Garde côtière canadienne](#)
- [Retombées industrielles et technologiques](#)
- [Proposition de valeur](#)