



Au service du
GOUVERNEMENT,
au service des
CANADIENS.

La Stratégie nationale de construction navale (SNCN)

Exposé présenté lors de l'atelier régional de l'Institut canadien d'approvisionnement et de gestion du matériel (ICAGM) à Vancouver

Le 10 novembre 2022

Randy Roberts

Directeur général, Secteur de la construction des grands navires (SCGN)

Services publics et Approvisionnement Canada (SPAC)

Tour d'horizon

- Survol de la SNCN
- Rendement par rapport aux objectifs
- Le point sur le Programme
- Prochaines étapes



La construction navale au Canada avant 2010

- L'approche traditionnelle du gouvernement du Canada consistait à lancer des processus d'approvisionnement « ponctuels », projet par projet.
 - Il y avait donc des cycles coûteux et inefficaces de forte expansion et de ralentissement marqué, avec un processus constant de reconstruction des infrastructures et de renouvellement des effectifs des chantiers navals.
 - Les derniers grands navires construits au Canada ont été les frégates canadiennes de patrouille (FCP) de la classe Halifax (production achevée en 1996).
 - Lors des cycles de ralentissement, plusieurs entreprises ont dû fermer, changer de vocation ou se convertir au radoub de navires.



Au total, 9 des 12 frégates de la classe Halifax ont été construites par Saint John Shipbuilding au cours des années 1980 et 1990



Le travail s'est fait rare à Saint John Shipbuilding après la construction des frégates de la classe Halifax. Le chantier a fermé officiellement ses portes en juin 2003.

Création d'une stratégie nationale de construction navale

- L'annonce de la SNCN était assortie des trois objectifs fondamentaux suivants :
 1. Renouveler la flotte fédérale de manière opportune et abordable.
 2. Créer et appuyer un secteur maritime canadien durable.
 3. Générer des retombées économiques au Canada.

- Après une consultation exhaustive de l'industrie, la Stratégie nationale d'approvisionnement en matière de construction navale a été lancée en juin 2010.

- Elle a été renommée Stratégie nationale de construction navale en 2016.

- La SNCN a évolué afin de répondre aux nouveaux enjeux et aux besoins émergents.



Création d'une stratégie nationale de construction navale

- Pendant des années, l'industrie a réclamé une stratégie de construction navale à long terme afin d'optimiser les retombées et de produire des résultats pour l'industrie canadienne de la construction navale.
- L'engagement du gouvernement à l'égard d'une stratégie de construction navale à long terme visait à :
 - Fournir des activités plus prévisibles à l'industrie en éliminant les cycles d'expansion et de ralentissement.
 - Apporter des améliorations aux infrastructures des chantiers navals.
 - Stabiliser, perfectionner et renouveler la main-d'œuvre et la chaîne d'approvisionnement de la construction navale pour la construction, la réparation, le radoub et l'entretien des navires.



Le plus grand brise-glace du Canada, le Navire de la Garde côtière canadienne (NGCC) Louis S. St-Laurent, est en service depuis 1969.



Avant la mise en place de la SNCN, les chantiers navals canadiens ne disposaient pas des infrastructures modernes et d'une main-d'œuvre bien formée nécessaires à la construction et à l'entretien de nouveaux navires.

Les piliers de la SNCN

1. Grands navires (plus de 1 000 tonnes)

- En 2011, Vancouver Shipyards (VSY) et Irving Shipbuilding (ISI) ont été choisis au terme d'un processus concurrentiel pour entreprendre des programmes de travaux distincts.
- En 2019, pour répondre à l'évolution des besoins du gouvernement fédéral en matière de construction navale, le Canada a annoncé qu'un troisième chantier naval serait sélectionné pour construire six brise-glace du programme pour la Garde côtière canadienne (GCC).

2. Petits navires (moins de 1 000 tonnes)

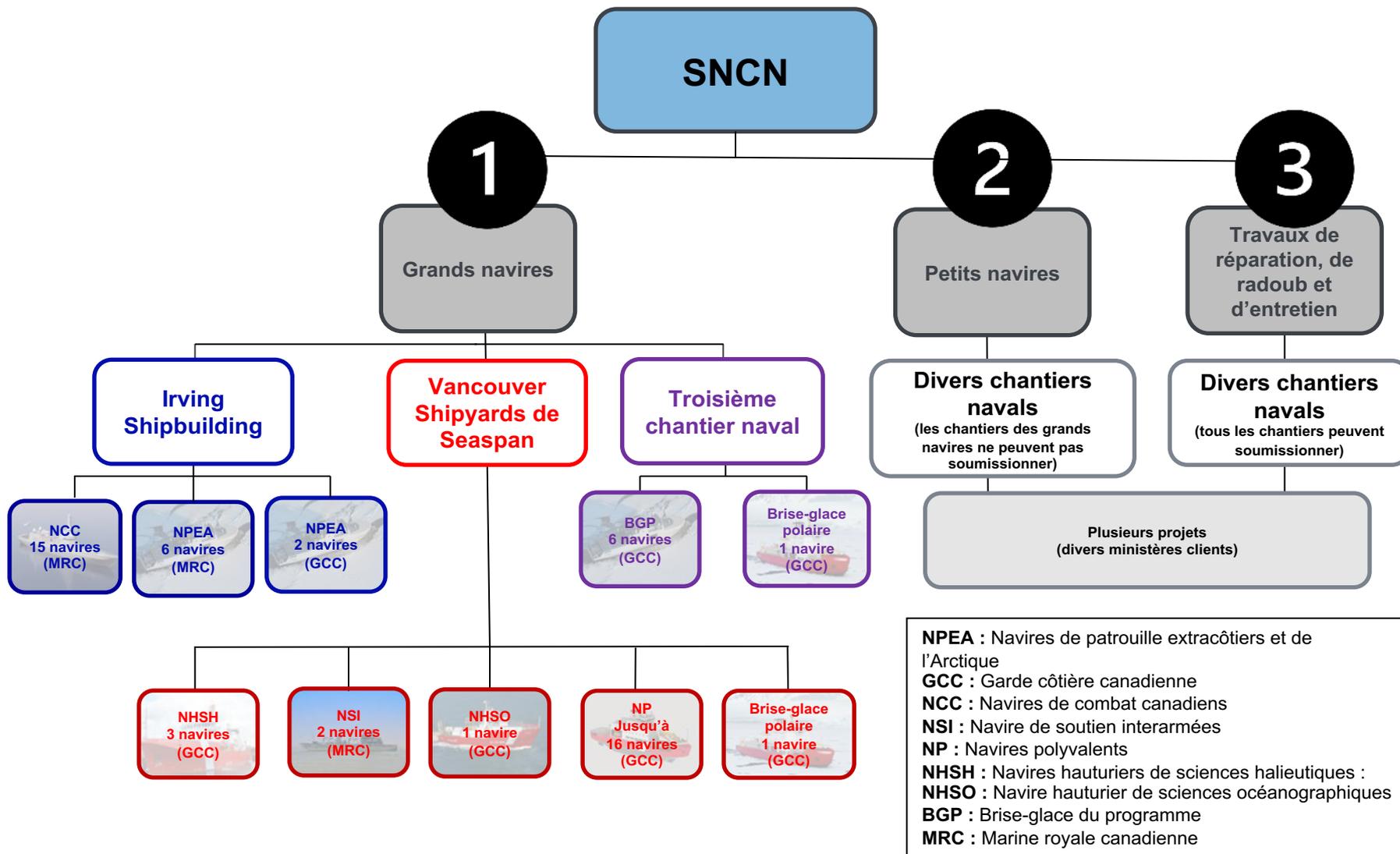
- Les chantiers qui construisent les grands navires ne peuvent pas soumissionner les marchés relatifs aux petits navires.

3. Travaux de réparation, de radoub et d'entretien

- Tous les chantiers peuvent soumissionner les marchés



Les trois piliers de la SNCN



Processus de sélection des chantiers navals

- En juin 2010, il a été annoncé que deux chantiers navals canadiens seraient sélectionnés par le biais d'un processus concurrentiel pour la construction des grands navires.
- Après un processus de demande d'expression d'intérêt et de qualification (DEIQ), cinq chantiers canadiens ont été présélectionnés.
- Ces chantiers ont été invités à participer à un processus de demande de propositions (DP); trois soumissions ont été reçues.
- En octobre 2011, il a été annoncé qu'ISI avait été sélectionné pour construire les navires de combat, et que VSY avait été retenu pour construire les navires non destinés au combat.
- Un surveillant de l'équité indépendant et le vérificateur général du Canada ont confirmé que le processus était équitable, ouvert et transparent.



Processus de sélection des chantiers navals

- En mai 2019, le gouvernement a annoncé qu'un troisième chantier naval serait sélectionné pour construire des grands navires dans le cadre de la SNCN.
- En août 2019, une invitation à se qualifier (ISQ) a été publiée afin d'établir une liste restreinte de chantiers navals pouvant démontrer leur conformité aux exigences initiales définies pour la construction de six brise-glace du programme pour la GCC.
- Deux chantiers navals y ont répondu.
- De ceux-ci, Chantier Davie Canada Inc. (CDCI) était le seul répondant préqualifié à la fin du processus d'ISQ et est passé à l'étape suivante (DP) du processus de sélection.
- Après avoir franchi avec succès l'étape de la DP et de l'évaluation, CDCI est maintenant passée à l'étape suivante du processus de sélection, soit la finalisation et la négociation d'une entente-cadre.



Ententes-cadres

- En février 2012, le Canada a conclu une entente-cadre avec ISI et VSY.
- Les ententes-cadres définissent les relations de travail et les arrangements administratifs entre le Canada et les chantiers navals.
- Elles détaillent les paramètres des navires à construire, des besoins de modernisation des chantiers navals, des obligations en matière de retombées économiques et du règlement des différends.
- Bien qu'il ne s'agisse pas de contrats proprement dits, les ententes-cadres contiennent une obligation pour le Canada de « soutenir » les investissements initiaux des chantiers navals dans la modernisation de l'infrastructure, nécessaires pour entreprendre les travaux de la SNCN, dans le cas où le Canada n'attribuerait pas les contrats en temps opportun, ainsi qu'une restriction pour les chantiers navals qui ne pourront récupérer les coûts en capital payés pour ces investissements qu'au moyen des profits normaux et habituels tirés des contrats subséquents.
- Tous les autres engagements de l'accord-cadre deviennent contractuels en étant incorporés dans les contrats qui en découlent par le biais de clauses particulières.



Contrats pour la construction de grands navires

- Dans le cadre de chacun des projets, des contrats sont attribués pour la conception et la construction des navires.

- Les contrats sont structurés de manière à :
 - Partager le risque entre les parties.
 - Inciter les chantiers navals à réaliser des gains d'efficacité en partageant les économies de coûts.
 - Éliminer les primes relatives au risque en ne payant que les coûts réels.
 - Garantir un profit approprié en établissant des niveaux minimum et maximum basés sur le rendement.
 - Définir des obligations et des rapports précis en matière de retombées industrielles et régionales et de proposition de valeur.



Types de contrats

- Contrats auxiliaires
 - Utilisés pour comprendre les exigences et la conception initiale
- Contrats relatifs à la définition et aux techniques de production
 - Attribués pour faire évoluer la conception afin qu'elle soit prête à être construite
- Contrats visant les articles à longs délais de livraison
 - Permettent au chantier naval d'entamer les premières discussions avec les fournisseurs potentiels et d'acheter le matériel et l'équipement nécessaires
- Contrats de construction
 - Attribués aux chantiers navals pour commencer la construction



*Mise à l'eau du NHSH 1 par VSY
Le 8 décembre 2017*



*Mise à l'eau du NPEA 1 par ISI
Le 15 septembre 2018*



*Le NHSH 1 (NGCC Sir John Franklin) et le
NPEA 1 (NCSM Harry DeWolf) en mer
2020*



Négociations contractuelles : Pratiques exemplaires

- Uniformité des modalités des différents contrats

- Négociations fondées sur les intérêts

- Détermination de mandats, de rôles et de responsabilités clairs dans le cadre de la négociation

- Appui d'un modèle de gouvernance solide et d'experts en la matière

- Principes importants :
 - Simplicité
 - Souplesse
 - Confiance mutuelle
 - Respect des engagements
 - Partage équitable des risques



Rendement par rapport aux objectifs : Livraison opportune et abordable des navires

- Six grands navires ont été livrés, six autres sont en cours de construction
- Processus de gestion des risques relatifs aux programmes et aux portefeuilles
- Problèmes survenus :
 - Estimations de coûts et calendriers initiaux trop optimistes
 - Effectifs et chantiers navals inexpérimentés
 - Construction des premiers navires de nouvelles classes
 - Courtes périodes de production
 - Capacité sur le plan des ressources humaines
 - COVID-19
 - Inflation



Le NHSH 1 a été accepté par la Garde côtière canadienne le 27 juin 2019

Rendement par rapport aux objectifs : Créer un secteur maritime durable au Canada

➤ Proposition de valeur (PV) de la SNCN

- Les grands chantiers navals sont tenus d'investir un montant égal à 0,5 % de la valeur de leurs contrats de la SNCN pour les grands navires dans l'industrie maritime canadienne afin de soutenir le perfectionnement des ressources humaines, l'investissement technologique et le développement industriel.
- Les deux chantiers navals ont fait des investissements dans les trois domaines prioritaires, et ont accordé une attention particulière au perfectionnement des compétences et à l'avancement de la participation des groupes sous-représentés dans l'industrie maritime canadienne.
- Au 31 décembre 2021, les chantiers navals de la SNCN avaient comptabilisé plus de 31,2 M\$ en obligations au titre des PV de la SNCN et la valeur des activités d'investissement achevées et des activités futures approuvées a dépassé 36,9 M\$.

➤ Croissance de l'industrie de la défense maritime du Canada

- Innovation, Sciences et Développement économique Canada (ISDE) a signalé qu'entre 2018 et 2020, l'industrie maritime canadienne a surpassé l'ensemble du secteur manufacturier et a contribué à près de 3,8 G\$ au PIB et à 35 600 emplois dans l'économie canadienne en 2020.

➤ Activité de la chaîne d'approvisionnement axée sur marché intérieur



Rendement par rapport aux objectifs : Générer des retombées économiques pour la population canadienne

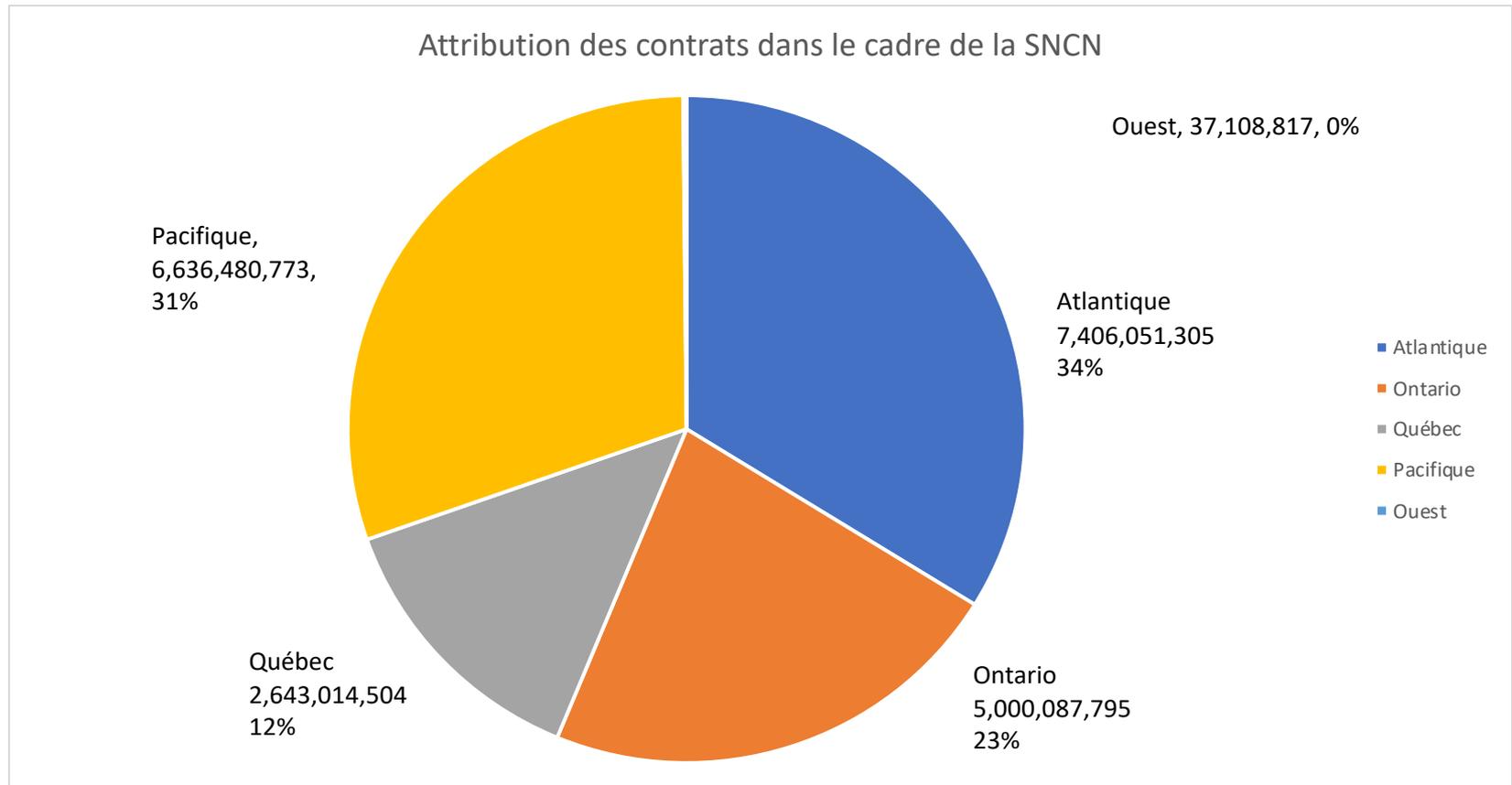
- Contrats attribués partout au pays
 - De 2012 à septembre 2022, le gouvernement a attribué des contrats d'une valeur approximative totale de 21,72 G\$ dans le cadre de la SNCN à l'échelle du pays.

- Participation de l'industrie canadienne à ce jour
 - ISI et VSY ont attribué 4,91 G\$ de contrats à des fournisseurs canadiens.
 - 1 039 entreprises canadiennes ont tiré parti des possibilités économiques offertes par la sous-traitance.

- Retombées industrielles et régionales (RIR)
 - Les chantiers navals et les principaux fournisseurs de la SNCN sont tenus d'exercer au Canada des activités commerciales d'une valeur égale à celle des contrats que leur attribue le Canada.



Rendement par rapport aux objectifs : Générer des retombées économiques pour la population canadienne



Le point sur le programme de VSY

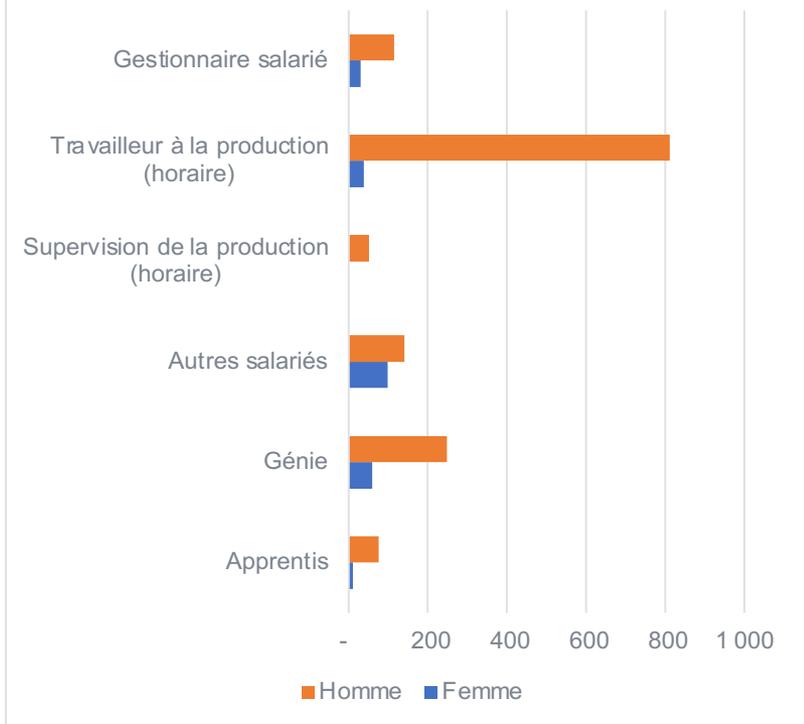
- Lot complexe de travaux comprenant trois (3) navires hauturiers de sciences halieutiques (NHSH), un (1) navire hauturier de sciences océanographiques (NHSO), deux (2) navires de soutien interarmées (NSI), seize (16) navires polyvalents (NP) et un (1) brise-glace polaire.
- Depuis 2012, le gouvernement a attribué 5,31 G\$ de contrats à VSY pour la construction de grands navires et 8,14 M\$ supplémentaires pour des travaux de réparation, de radoub et d'entretien.
- Les trois NHSH ont été livrés en 2019 et 2020, marquant ainsi l'achèvement de la première classe complète de navires dans le cadre de la SNCN.
- Le NSI 1 est en construction depuis 2018, le NHSO depuis 2021 et le NSI 2 depuis 2022.
- Les premiers travaux de conception du brise-glace polaire et des NP sont en cours.



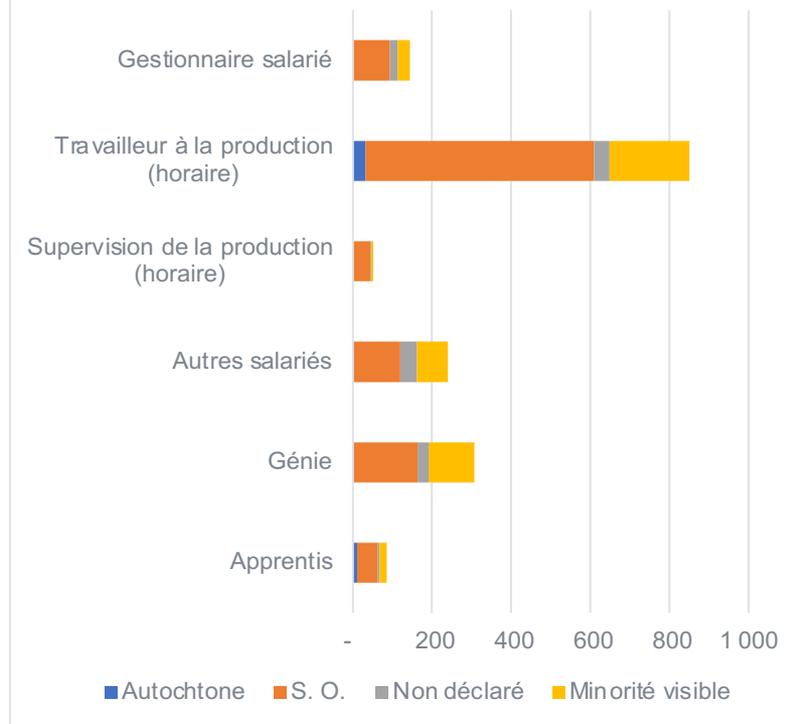
Le NSI 1 en construction, octobre 2022

Le point sur le programme de VSY

Répartition des effectifs de VSY selon le genre



Démographie des effectifs de VSY par groupe en quête d'équité



Le point sur le programme d'ISI

- Lot complexe de travaux comprenant huit (8) navires de patrouille extracôtiers et de l'Arctique (NPEA) et quinze (15) navires de combat canadiens (NCC).
- Depuis 2012, le gouvernement a attribué 5,39 G\$ de contrats à ISI pour la construction de grands navires et 1,35 G\$ de plus pour des travaux de réparation, de radoub et d'entretien.
- Les trois premiers NPEA ont été livrés en 2020, 2021 et 2022.
- Le NPEA 4 est en construction depuis 2019, le NPEA 5 depuis 2021 et le NPEA 6 depuis 2022.
- La conception du NCC est en cours.



Le NPEA 4 au niveau terrestre, août 2022



Frégate de type 26 de BAE



Construction des petits navires

Travaux de réparation, de radoub et d'entretien

Construction des petits navires

- On estime que les contrats de construction des petits navires attribués entre 2012 et 2021 ont contribué pour près de 339,4 M\$ (30,9 M\$ par an) au PIB, et ont permis de créer ou de maintenir 296 emplois par an, par le biais de l'industrie maritime et de ses fournisseurs canadiens, ainsi que des dépenses de consommation connexes des employés pendant cette période.
 - Exemples : 20 bateaux de recherche et de sauvetage de la GCC (Chantier Naval Forillon, à Gaspé, au Québec, et Hike Metal Products, à Wheatley, en Ontario) et quatre grands remorqueurs navals (Groupe Ocean, à l'Isle-aux-Coudres, au Québec).

Travaux de réparation, de radoub et d'entretien

- On estime que les contrats de réparation, de radoub et d'entretien de la SNCN attribués entre 2012 et 2021 ont contribué pour près de 10,09 G\$ (917,4 M\$ par année) au PIB et ont permis de créer ou de maintenir 8 663 emplois par année.
 - Exemples : Soutien en service des frégates de classe Halifax de la MRC (ISI, CDCI et Victoria Shipyards), un vaste programme de prolongation de la durée de vie des navires de la GCC (dans divers chantiers navals), les travaux d'inspection, de réparation et de révision des bateaux pneumatiques en caoutchouc et des bateaux pneumatiques à coque rigide des FAC (Zodiac Hurricane Technologies, à Delta, en Colombie-Britannique).



Prochaines étapes

- Achèvement du processus visant à ajouter un troisième chantier naval pour la construction de grands navires
- Attribution des contrats de génie de construction et d'articles à long délai d'exécution pour les NP et le brise-glace polaire de VSY
- Achèvement de l'examen de la conception préliminaire et attribution du contrat de mise en œuvre pour les NCC



Construction des blocs préliminaires du NSI 1

Avez-vous des questions?

