

Recommandations relatives à l'Examen de la politique de défense

Le moment est venu de réévaluer le nouveau programme de construction navale, ses lacunes, son coût pour le contribuable ainsi que le rôle du Canada dans le monde.

La nature non contraignante des accords-cadres de la Stratégie nationale d'approvisionnement en matière de construction navale signifie que le nouveau gouvernement du Canada a carte blanche pour façonner l'industrie canadienne de construction navale et faire en sorte que la Marine royale canadienne (MRC) et la Garde côtière du Canada (GCC) obtiennent les navires dont elles ont besoin au moment voulu et à un coût procurant une valeur ajoutée au contribuable canadien, tout en s'assurant que l'ensemble de l'industrie maritime tire profit de ces investissements.

L'actuel programme de construction navale est devenu intenable et inabordable, et il ne parvient pas à renouveler la flotte fédérale en temps opportun. Compte tenu du taux actuel de dérapages, il y aura des lacunes opérationnelles dans les capacités en matière de brise-glace, de surveillance des pêches et de relevés par navires scientifiques, ce qui constitue un risque pour la souveraineté et la sécurité de notre pays.

Les Canadiens se demandent déjà si nous ne dépensons pas trop d'argent dans ce projet, s'il n'y a pas d'autres classes de navires qui conviennent mieux au rôle du

Canada dans le monde, s'il n'y a pas de meilleures façons de procéder. La réponse à ces questions est « oui », et si nous ne réagissons pas de manière proactive, la situation actuelle ne fera qu'empirer.

Changeons de cap et penchons-nous sur un programme de construction navale qui se veut aussi une stratégie industrielle pour répondre à tous nos besoins maritimes.

Nous implorons le gouvernement de mettre en œuvre les mesures recommandées par l'organisme qui représente notre industrie, la Canadian Marine Industries & Shipbuilding Association, lesquelles sont énoncées dans le rapport disponible au [http://canadianshipbuilding.com/wp-content/uploads/2016/06/CMISA Révision-de-la-politique-de-défense-2016 Rapport.pdf](http://canadianshipbuilding.com/wp-content/uploads/2016/06/CMISA_Révision-de-la-politique-de-défense-2016_Rapport.pdf).

- La cause de nos problèmes actuels, dont la presse nationale parle quasi quotidiennement, est la capacité insuffisante en matière de construction navale dans l'actuelle stratégie d'approvisionnement. Les bâtiments de la flotte se détériorent plus rapidement que ne parviennent à les remplacer les deux petits chantiers navals du Canada auxquels on réserve la majeure partie des futurs contrats de construction navale. Par conséquent, les programmes ne seront pas menés à bien et la taille de la flotte fédérale canadienne diminuera. La livraison d'un navire tous les deux ou trois ans par ces deux chantiers navals fera en sorte que le Canada n'atteindra pas l'équilibre dans le renouvellement de la flotte actuelle.
- À l'heure actuelle, les plus petits des trois principaux chantiers maritimes du Canada ayant la plus faible capacité de production sont sous contrat pour construire les grands navires. Pendant ce temps, le plus grand chantier naval est réduit à rivaliser pour obtenir des contrats d'entretien de petites embarcations et de petits navires, ce qui n'est pas viable sur le plan

économique pour la seule installation de grande construction navale dotée d'un vaste effectif composé de constructeurs de navires qualifiés.

- La politique l'emporte sur le bon sens. Comme le programme actuel ne parvient pas à livrer les navires essentiels dans les délais requis, le Canada a été amené à croire à tort qu'il doit faire une concession difficile, qu'il doit accorder la priorité aux besoins urgents de la MRC ou de la GCC au détriment de l'une ou de l'autre en prenant une « décision de planification ». En réalité, une décision en matière d'approvisionnement aurait réglé le problème dans son entièreté.
- Les retards et l'effet inflationniste connexe sur le budget original peuvent facilement être atténués en ajoutant des capacités de construction navale. Ignorer la majorité de l'industrie canadienne de construction navale, c'est un peu comme si on laissait plus de la moitié des joueurs sur le banc pendant que l'équipe tente de remporter la Coupe Stanley.
- À défaut d'apporter des ajustements majeurs, les coûts plus faibles que l'on peut obtenir en faisant construire les navires à l'étranger l'emportent largement sur les avantages socioéconomiques susceptibles d'être générés par la construction de navires au Canada. Pour les navires construits dans le cadre de la nouvelle Stratégie nationale d'approvisionnement en matière de construction navale (SNACN), le budget prévu est de trois à cinq fois plus élevé que celui d'autres chantiers navals qui ont construit des modèles identiques. Cette situation donne lieu à des pressions budgétaires, à des demandes visant à doter les navires de capacités réduites et à une réduction du nombre de navires à livrer, ce qui va à l'encontre de la raison d'être de la SNACN, à savoir le renouvellement de la flotte fédérale.
- La montée en flèche des coûts du programme de la SNACN crée la fausse impression que la construction de navires coûte plus cher au Canada. Ce n'est pas le cas, comme en témoigne la livraison à la Norvège d'un des navires de soutien extracôtiers les plus sophistiqués au monde construit par Chantier Davie, ainsi que les nombreux petits navires construits par les autres

chantiers navals du Canada qui sont destinés à l'exportation partout dans le monde.

- La SNACN n'est qu'une stratégie d'approvisionnement gouvernementale. Il faut adopter une vaste politique pour le secteur industriel maritime, qui aborde de façon intelligente l'avenir de l'industrie maritime et de l'industrie de la construction navale.

Le gouvernement nous a demandé de formuler nos recommandations en tenant compte de trois critères importants :

Innovation et technologie

- En raison des failles de la SNACN et de la capacité de livraison réduite, le Canada doit maintenant combler des lacunes opérationnelles urgentes en ce qui concerne les capacités en matière de brise-glace, d'aide humanitaire et d'intervention en cas de catastrophe, de recherche et de sauvetage, de sauvetage sous-marin, de surveillance des pêches et de recherche scientifique en haute mer. On peut y parvenir en utilisant des navires commerciaux existants dotés d'innovations et de technologies qui constitueront des solutions adaptées aux besoins très abordables. Plus précisément :
 - Convertir des navires commerciaux existants, comme on l'a fait dans le cadre du programme des pétroliers ravitailleurs d'escadre de la classe RESOLVE, pour créer les plateformes multitâches et les brise-glace, à une fraction du coût de construction;
 - Utiliser des marchés à commandes pour les rouliers semblables aux navires de transport maritime rapide de la classe POINT du Royaume-Uni. Les Forces armées canadiennes n'ont pas besoin d'une capacité permanente de rouliers, lesquels seraient immobilisés la majeure partie du temps. Nous devons nous tourner vers des solutions adoptées avec succès par des marines alliées.

- Le Canada peut économiser de l'argent et éviter les risques liés à la construction en utilisant différents modes de prestation de services, incluant la location de navires et des tiers propriétaires et exploitants des navires de la flotte auxiliaire du Canada. Cela créera également des possibilités d'emploi pour les marins marchands canadiens dont la subsistance est compromise par l'élimination du cabotage maritime au Canada.
- En ce qui a trait au soutien en service de la flotte canadienne, le Canada peut adopter les solutions, procédures et processus testés et éprouvés par le secteur de la gestion des navires exploités en sous-traitance dans l'industrie maritime commerciale. Le recours à de coûteux entrepreneurs du secteur de la défense pour fournir le même service à la flotte canadienne, qui sera entièrement constituée de navires dits commerciaux, constitue une option inutilement dispendieuse et trop bureaucratique.

Favoriser la croissance économique au Canada

- Partout dans le monde, les pays développés qui ont entrepris des programmes de renouvellement de leur flotte navale dernièrement ont adopté une méthode d'assemblage de production moderne. Comme plusieurs chantiers navals sont chargés de construire différentes sections des navires et de gérer différents aspects de la construction, la livraison est plus rapide et plus abordable, et on soutient des entreprises dans tous les secteurs de l'économie. L'Allemagne, par exemple, qui a construit le même modèle que le navire de soutien interarmées, a eu recours à cinq chantiers navals différents pour la construction par section de son dernier navire, dont le coût final s'est élevé à un tiers du budget prévu par le Canada pour ses deux navires. En ce qui concerne le programme des navires de combat de surface canadiens, cette solution permettrait de résoudre les actuelles contraintes en matière de capacité de construction navale, en plus de réduire le budget et d'accélérer la livraison de la prochaine flotte navale du Canada. Bien entendu, cela

permettrait aussi la répartition de la croissance économique à l'échelle du pays.

Simplifier l'approvisionnement en matière de défense

- Compte tenu des retards imprévus de plusieurs années de la Stratégie nationale d'approvisionnement en matière de construction navale, il faut réévaluer nos besoins en ce qui concerne la prochaine flotte canadienne :
 - Certaines classes et certains modèles de navires, comme le navire de soutien interarmées (basé sur le modèle allemand) ont aujourd'hui vingt ans. À un coût trois fois supérieur à celui du pétrolier ravitailleur d'escadre de la classe RESOLVE, mais d'une capacité d'à peine 5 % supérieure, une évaluation à jour des modèles déjà existants s'impose. D'importants progrès ont été enregistrés en matière de construction navale et de technologies maritimes. Tout retard du programme signifie qu'il se peut qu'au moment où les navires seront enfin livrés, leur conception et leurs systèmes soient déjà désuets;
 - Le contexte de sécurité et la situation sociopolitique dans le monde ont aussi changé au cours des six dernières années. Le Canada serait peut-être mieux de réduire le nombre de navires de combat de surface d'une seule et même classe et d'opter plutôt pour des navires d'autres classes, par exemple, des navires d'assaut amphibie ou des bâtiments porte-hélicoptères capables de fournir beaucoup plus de capacités interarmées. Et ce, pas uniquement lors d'opérations de combat, mais aussi dans le cadre de missions d'aide humanitaire et d'intervention en cas de catastrophe. De tels navires conviendraient mieux pour lutter contre les principales menaces qui pèsent sur le Canada : celles provenant d'acteurs non étatiques.
- Le Canada doit pallier deux lacunes en matière de capacité à long terme :
 - 1) la capacité de ravitaillement et de soutien de sa flotte navale; 2) sa capacité de surveillance à longueur d'année dans l'Extrême-Arctique. Il

pourra y parvenir uniquement en augmentant la capacité de construction navale dans les programmes du gouvernement fédéral.

À propos de Chantier Davie et de Federal Fleet Services

Chantier Davie est le chantier maritime le plus grand et le plus expérimenté du Canada qui offre la plus grande capacité de production. En 2015, il a été élu chantier naval nord-américain de l'année, devant plusieurs grands constructeurs de navires des États-Unis, notamment pour avoir livré le navire commercial le plus sophistiqué jamais construit en Amérique du Nord en 2014. Federal Fleet Services, une autre compagnie du Groupe Inoceca, a quant à elle obtenu le contrat de construction du prochain pétrolier ravitailleur d'escadre qui sera utilisé par la MRC – à sa livraison l'an prochain, il deviendra le plus grand navire de la flotte maritime canadienne.