

Irving Shipbuilding – Résumé des points clés
Consultations publiques dans le cadre de l'Examen de la politique de défense –
6 juillet 2016

Le premier ministre Trudeau s'est engagé à apporter une contribution réelle et significative aux efforts visant à bâtir un monde plus pacifique et prospère, à aider les Nations Unies à intervenir plus efficacement auprès des personnes dans le besoin, à investir pour renforcer la Marine royale canadienne (MRC) et à rétablir l'influence et la présence du Canada dans le monde ainsi que notre réputation en tant que chef de file. Il existe une solution pour honorer ces engagements.

À ce jour, le Canada n'a jamais disposé d'une capacité spécialisée apte à intervenir efficacement pour atténuer les souffrances humanitaires causées par des catastrophes de grande ampleur d'origine naturelle ou provoquées par l'homme. Comme plus de la moitié de la population mondiale, soit environ 3,2 milliards de personnes, vit à moins de 200 km d'un océan, une capacité maritime d'aide humanitaire et de secours en cas de catastrophe permettrait au Canada d'intervenir rapidement lors d'événements tragiques, au point de renouveler le leadership compatissant du Canada sur la scène mondiale.

Grâce à un partenariat entre Irving Shipbuilding Inc., Fleetway Inc. et une compagnie maritime internationale expérimentée, le Canada pourra obtenir un navire adapté pour les interventions d'aide humanitaire et de secours en cas de catastrophe. Ce programme à faibles coûts et à faibles risques comporterait un navire roulier (ro-ro) commercial modifié pour offrir de l'aide et des secours humanitaires en cas de besoin – un actif vraiment agile et adaptable.

L'équipement conteneurisé, tels un hôpital de campagne modulaire, des génératrices et des systèmes de purification d'eau, de même qu'un imposant pont d'envol, des installations pouvant accueillir les plus gros hélicoptères militaires, des grues embarquées et une imposante rampe arrière offrent de nombreuses possibilités pour acheminer l'aide et les fournitures en milieu austère. En outre, le vaste espace intérieur permet d'adapter le chargement en fonction de la tâche à accomplir. Par ailleurs, la flexibilité inhérente à un tel bâtiment permettrait de l'utiliser à diverses autres fins, entre autres pour soutenir la Marine royale canadienne en acheminant du carburant et de l'avitaillement aux navires de soutien interarmées (NSI), aider à évacuer des Canadiens se trouvant dans des zones de conflit, servir d'installation de traitement des réfugiés en mer, soutenir des missions de maintien et de soutien de la paix des Nations Unies, réapprovisionner le Nord canadien et superviser les activités de surveillance des approches océaniques du Canada.

Idéalement, le Canada a besoin de deux de ces navires – un sur chaque côte pour pouvoir rapidement apporter de l'aide humanitaire et des secours en cas de

catastrophe, de même que pour agir à titre de capacité de réserve pour le ravitaillement en mer lorsque le NSI n'est pas disponible parce qu'il subit un entretien ou pour toute autre raison. Mais même un seul navire constituerait un actif national important.

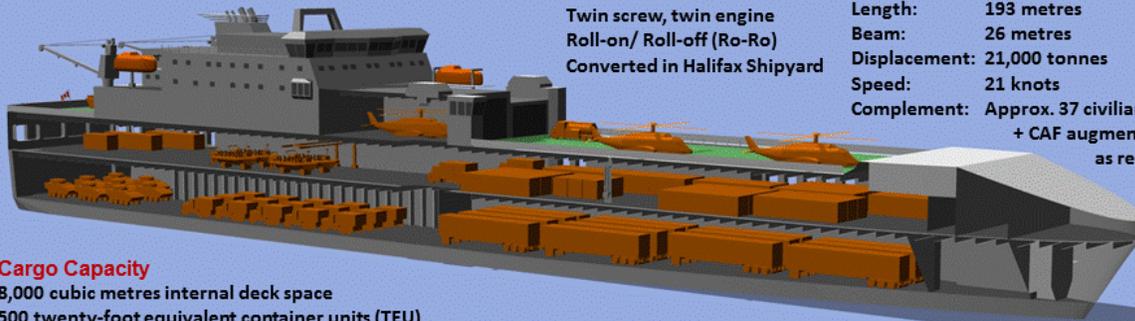
Le bâtiment de soutien maritime pourrait être prêt dans 12 à 14 mois, sans compter les approbations de la conception requises et les essais subséquents; il serait loué au gouvernement du Canada pour une période de cinq ans, à un coût total d'environ 300 M\$ CA, montant qui inclut l'ensemble des coûts de conversion, d'exploitation et d'armement en équipage, ainsi que tous les frais d'entretien. Avec un équipage composé majoritairement de civils, l'incidence sur les niveaux de dotation en personnel de la MRC serait minime. Ce bâtiment ne fait pas concurrence à la Stratégie nationale d'approvisionnement en matière de construction navale ni n'en remplace une quelconque partie. Il représente plutôt une nouvelle capacité qui s'ajoute au renouvellement prévu de la flotte actuelle. Cette proposition est présentée à des fins d'examen, d'observations et de rétroaction constructive dans le cadre de l'Examen de la politique de défense de 2016.

Le gouvernement du Canada s'est engagé à soutenir les missions de paix internationales aux côtés des Nations Unies, à mettre à la disposition nos capacités spécialisées lorsqu'éclatent de nouveaux conflits, à renforcer notre Marine grâce à des forces militaires plus efficaces et mieux équipées, de même qu'à mettre sur pied une force agile et alerte capable de fournir du soutien lors de catastrophes naturelles et dans le cadre de missions d'aide humanitaire. Comme l'énonce le document de consultation publique de l'Examen de la politique de défense, « les interventions en cas de catastrophe et l'aide humanitaire demeurent une priorité du gouvernement du Canada ». La flexibilité inhérente au navire de soutien maritime sur le plan stratégique offre la meilleure solution qui soit pour atteindre ces objectifs et permettre au Canada d'apporter une contribution significative aux efforts visant à bâtir un monde plus pacifique et prospère.



Maritime Support Ship

A Humanitarian Assistance and Disaster Relief Capability for Canada



Base Vessel

Twin screw, twin engine
Roll-on/ Roll-off (Ro-Ro)
Converted in Halifax Shipyard

Length: 193 metres
Beam: 26 metres
Displacement: 21,000 tonnes
Speed: 21 knots
Complement: Approx. 37 civilian crew
+ CAF augmentation
as required

Cargo Capacity

8,000 cubic metres internal deck space
500 twenty-foot equivalent container units (TEU)
2,100 lane metres (2.1 km) vehicle space
14,000 tonnes cargo capacity
7,000 tonnes F76 diesel oil
1,150 tonnes JP5 aviation fuel
1,500 tonnes fresh water

Loading and Unloading

2 x 36 tonne deck cranes
17 metre wide, 120 tonne stern ramp

Flight Operations

Large 1,400 m² flight deck forward
Vertical replenishment (VERTREP) deck aft
Refuelling by airfield bowser
Helicopter hangar

Secondary Employability

Refuel and Replenish at Sea for naval fleet support
Evacuation and refugee processing
Secure, mobile base for UN Peace Operations
Support to domestic Law Enforcement and Northern Operations
Surveillance and response in Canada's ocean approaches
Cooperation with other government departments

Versatility

All cargo, vehicle and flight decks interconnected by internal ramps
Cargo/ payload can be tailored to specific operations
Capable of unloading via landing craft, floating causeway, barge, helicopter
in the absence of port facilities