

Rapport d'étape semestriel au Comité permanent des opérations gouvernementales et des prévisions budgétaires

Juin 2023

Table des matières

| | |
|---|-----------|
| Introduction..... | 3 |
| Stratégie nationale de construction navale..... | 3 |
| Projets de construction de grands navires – combat..... | 3 |
| NAVIRES DE PATROUILLE EXTRACÔTIERS/DE L'ARCTIQUE : MARINE ROYALE CANADIENNE | 3 |
| NAVIRES DE COMBAT CANADIENS MARINE ROYALE CANADIENNE..... | 4 |
| Projets de construction de grands navires – Non-combattants | 5 |
| NAVIRES HAUTURIERS DE SCIENCE HALIEUTIQUE : GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE | 5 |
| NAVIRE HAUTURIER DE SCIENCE OCÉANOGRAPHIQUE : GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE ... | 6 |
| NAVIRE DE SOUTIEN INTERARMÉES : MARINE ROYALE CANADIENNE | 7 |
| BRISE-GLACES POLAIRES : GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE..... | 8 |
| BRISE-GLACES DE PROGRAMME : GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE | 9 |
| NAVIRES DE PATROUILLE EXTRACÔTIERS/DE L'ARCTIQUE : GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE | 10 |
| NAVIRES POLYVALENTS : GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE | 11 |
| NOUVEAUX TRAVERSIERS | 11 |
| Projets de construction de petits navires | 13 |
| BATEAUX DE RECHERCHE ET SAUVETAGE : GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE..... | 13 |
| NAVIRE DE LEVÉE ET DE SONDAGE DE CHENAL : GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE..... | 14 |
| NAVIRES DE LEVÉE HYDROGRAPHIQUE : GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE..... | 14 |
| NAVIRE DE RECHERCHE CÔTIÈRE : GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE | 15 |
| GROS REMORQUEURS NAVALS : MARINE ROYALE CANADIENNE | 15 |
| Initiatives d'approvisionnement maritime | 16 |
| PÉTROLIER RAVITAILLEUR D'ESCADRE PROVISOIRE | 16 |

| | |
|--|----|
| LES NAVIRES DE REMORQUAGE D'URGENCE EXTRACÔTIÈRE : GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE | 17 |
| SOUTIEN EN SERVICE : SYSTÈMES DE COMBAT POUR LES NAVIRES DE LA CLASSE HALIFAX | 18 |
| Approvisionnement de la défense | 19 |
| Initiatives d'approvisionnement aérien | 19 |
| PROJET D'AVIONIQUE DE GESTION DU TRAFIC AÉRIEN DE FLOTTES MULTIPLES | 19 |
| PROGRAMME DE FORMATION DU PERSONNEL NAVIGANT DE L'AVENIR (FPNA) | 20 |
| PROJET DE CAPACITÉ FUTURE EN MATIÈRE D'AVIONS-CHASSEURS (PCFAC) | 21 |
| PROJET DE PROLONGATION DU CYCLE DE VIE DES CHASSEURS HORNET (PROLONGATION DE LA DURÉE DE VIE DES CAPACITÉS EXISTANTES) | 21 |
| PROJET DE CAPACITÉ PROVISOIRE EN MATIÈRE D'AVIONS DE CHASSE | 22 |
| PROJET AVION STRATÉGIQUE DE TRANSPORT ET DE RAVITAILLEMENT EN VOL..... | 23 |
| ACQUÉRIR DES CAPACITÉS SPATIALES, NOTAMMENT LE REMPLACEMENT DU SYSTÈME SATELLITE RADAR (RADARSAT) ACTUEL ET DES CAPTEURS POUR SURVEILLER LES DÉBRIS SPATIAUX | 24 |
| PROJET DE SURVEILLANCE DE L'ESPACE II (SofS2)..... | 25 |
| PROJET DE COMMUNICATIONS PAR SATELLITE AMÉLIORÉES – POLAR (PCSA-P) | 26 |
| PROJET DE SYSTÈME AÉRIEN DE COMMANDEMENT, DE CONTRÔLE ET DE COMMUNICATION INTÉGRÉS TACTIQUES..... | 27 |
| AÉRONEF DE TRANSPORT POLYVALENT | 27 |
| ENTRAÎNEMENT INITIAL DES PILOTES DES FUTURS CHASSEURS..... | 28 |
| MODERNISATION À MI-VIE DU CORMORANT (MAINTENIR LA CAPACITÉ NATIONALE DE RECHERCHE ET DE SAUVETAGE) | 28 |
| REMPLACEMENT DES AVIONS DE RECHERCHE ET DE SAUVETAGE À VOILURE FIXE (ARSVF) | 29 |
| AÉRONEFS PILOTÉS UTILISÉS AUX FINS DE RENSEIGNEMENT, DE SURVEILLANCE ET DE RECONNAISSANCE (MINISTÈRE CLIENT : MDN)..... | 29 |
| PROJET DE SYSTÈME D'AÉRONEF TÉLÉPILOTÉ (SATP) | 30 |
| NAVIGATION AVANCÉE PAR SYSTÈME MONDIAL DE POSITIONNEMENT (NA GPS)..... | 31 |
| AÉRONEF MULTIMISSIIONS CANADIEN (AMC)..... | 31 |
| PROJET DE PROLONGATION LIMITÉE DE LA DURÉE DE VIE DES HÉLICOPTÈRES GRIFFON | 32 |

Introduction

Services publics et Approvisionnement Canada (SPAC) est heureux de fournir au Comité permanent des opérations gouvernementales et des prévisions budgétaires les mises à jour suivantes sur l'état d'avancement des projets d'approvisionnement de la Stratégie nationale de construction navale (SNCN) et de la défense aérienne, en date de la mi-juin 2023. Le présent rapport porte sur les initiatives d'approvisionnement dirigées par SPAC qui figurent dans la SNCN et dans le chapitre 2, intitulé « Aviation royale canadienne », de la politique de défense du Canada (*Protection, Sécurité, Engagement*).

SPAC est un partenaire stratégique des ministères et organismes fédéraux dans la réalisation de leurs objectifs mandatés dans son rôle d'acheteur central. Plus précisément, en ce qui concerne l'approvisionnement maritime et de défense, SPAC acquiert des biens et des services de défense, tels que des navires, des avions et des services de soutien au nom des ministères clients, qui comprennent le ministère de la Défense nationale (MDN) et la Garde côtière canadienne. À leur tour, les ministères clients sont responsables de la définition de leurs besoins, de l'analyse des coûts et des options en matière d'équipement, de l'obtention de l'approbation des politiques gouvernementales et de la gestion des projets et des budgets.

Puisque le Comité a pris la décision que le rapport final sera rendu public, seulement les informations accessibles au public à la date de soumission sont incluses. Les chiffres du budget des projets figurant dans le présent document, en particulier pour les projets en phase de prédéfinition, sont des budgets estimés et les calendriers de livraison estimés sont des prévisions; tous deux en date de la mi-juin 2023¹.

Stratégie nationale de construction navale

Projets de construction de grands navires – combat

NAVIRES DE PATROUILLE EXTRACÔTIERS/DE L'ARCTIQUE : MARINE ROYALE CANADIENNE

Aperçu :

Ces navires pourront :

- effectuer une surveillance armée des eaux du Canada, y compris de l'Arctique;

¹ Remarque : certains montants en dollars présentés dans ce rapport incluent les taxes, tandis que d'autres ne le sont pas, car les projets présentés dans ce rapport en sont à diverses étapes de leur processus d'approvisionnement. Une fois défini comme un projet d'immobilisations, les valeurs en dollars sont normalement déclarées taxes comprises.

- renforcer la souveraineté du Canada en collaboration avec les partenaires des Forces armées canadiennes et d'autres ministères;
- améliorer notre capacité à faire respecter la souveraineté du Canada.

Aperçu du projet :

| | |
|---------------------|--|
| Chantier naval : | Irving Shipbuilding Inc. (Halifax, en Nouvelle-Écosse) |
| État du projet : | Construction en cours |
| Nombre de navires : | 6 |
| Budget du projet : | 4,98 milliards de dollars |

État du projet :

- Le premier navire de patrouille extracôtier et de l'Arctique (NPEA), le navire canadien de Sa Majesté (NCSM) Harry DeWolf, a été livré à la Marine royale canadienne le 31 juillet 2020. C'était le premier grand navire livré à la Marine royale canadienne dans le cadre de la Stratégie nationale de construction navale.
- Le deuxième NPEA, le NCSM Margaret Brooke, a été livré à la Marine royale canadienne le 15 juillet 2021.
- Le troisième NPEA, le NCSM Max Bernays, a été livré à la Marine royale canadienne le 2 septembre 2022.
- La construction du NPEA 6 a commencé le 15 août 2022.

L'année à venir : Les travaux visant les NPEA 4, 5 et 6 se poursuivent et la livraison du NPEA 4 est prévue en 2023.

NAVIRES DE COMBAT CANADIENS MARINE ROYALE CANADIENNE

Aperçu :

Les navires de combat canadiens (NCC) remplaceront les destroyers de classe Iroquois et les frégates de patrouille polyvalentes de classe Halifax par une seule classe de navires capables d'affronter diverses menaces à la fois en haute mer et dans les milieux côtiers très complexes. Jamais le Canada n'a entrepris un projet de construction navale aussi vaste et aussi complexe depuis la Seconde Guerre mondiale.

Les NCC veilleront à ce que le Canada puisse continuer de surveiller et de défendre ses eaux et de contribuer de façon importante aux opérations navales internationales en étant en mesure d'exécuter une vaste gamme de tâches dans divers scénarios, notamment :

- la détection, la dissuasion et la protection contre les menaces en mer et le l'appui aux opérations terrestres;
- la lutte contre la piraterie et le terrorisme et les opérations d'interdiction et d'imposition d'un embargo dans le contexte des opérations d'intensité moyenne;

- l'intervention en cas de catastrophe ou d'urgence, l'acheminement d'une aide humanitaire, l'exécution de missions de recherche et de sauvetage, l'application de la loi et les missions visant à faire respecter la souveraineté dans le contexte des engagements régionaux du Canada.

Aperçu du projet :

| | |
|------------------------------|--|
| Chantier naval : | Irving Shipbuilding Inc. (Halifax, en Nouvelle-Écosse) |
| État du projet | Phase de conception |
| Nombre de navires construits | 15 |
| Budget du projet | De 56 à 60 milliards de dollars |
| Début de la construction | 2024 |
| Livraison du premier navire | Début des années 2030 |

État du projet :

- La conception et l'équipe de conception pour les futurs navires de combat canadiens ont été choisies, et les contrats connexes ont été attribués.
- Le projet en est actuellement à la phase de conception du contrat de définition. Les critères de sortie pour l'examen de la conception préliminaire ont été respectés le 16 décembre 2022, ce qui a mené à la transition à la phase de la conception fonctionnelle, pleinement lancée le 13 avril 2023.

L'année à venir : Irving Shipbuilding Inc. et Lockheed Martin Canada poursuivront les travaux de conception des futurs navires de combat canadiens. Ces travaux avancent en vue de permettre le début d'une production à faible cadence en 2024. Dans le cadre de l'entente-cadre de 2012, signée à la suite d'un processus de sélection concurrentiel, les travaux d'élaboration et de négociation du contrat de mise en œuvre pour la construction navale se poursuivent en collaboration avec Irving Shipbuilding Inc.

Projets de construction de grands navires – Non-combattants

NAVIRES HAUTURIERS DE SCIENCE HALIEUTIQUE : GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE

Aperçu :

Ces navires :

- servent de plateforme importante pour la recherche scientifique et la gestion des écosystèmes;
- contribuent à la gérance des ressources des pêches et des océans du Canada;
- remplacent le Navire de la Garde côtière canadienne (NGCC) Teleost, le NGCC Alfred Needler et le NGCC W.E. Ricker (mis hors service) sur les côtes ouest et est du Canada.

Aperçu du projet :

| | |
|--------------------------------|--|
| Chantier naval : | Vancouver Shipyards Co.(Ltd. de Seaspan) |
| État du projet : | En clôture |
| Nombre de navires construits : | 3 |
| Nombre de navires complétés : | 3 |
| Budget du projet : | 788,5 millions de dollars |

État du projet :

- Le premier Navire hauturier de science halieutique (NHSH), le NGCC Sir John Franklin, a été livré à la Garde côtière canadienne le 27 juin 2019. C'était le premier grand navire livré dans le cadre de la SNCN.
- Le deuxième NHSH, le NGCC Capt Jacques Cartier, a été livré à la Garde côtière canadienne le 29 novembre 2019. C'était le deuxième grand navire livré dans le cadre de la SNCN.
- Le troisième et dernier NHSH, le NGCC John Cabot, a été livré à la Garde côtière canadienne le 9 octobre 2020. Il s'agit du premier projet de grands navires achevé dans le cadre de la SNCN.
- Les trois NHSH ayant été livrés, il s'agit du premier projet de grands navires à être achevé dans le cadre de la Stratégie nationale de construction navale.

NAVIRE HAUTURIER DE SCIENCE OCÉANOGRAPHIQUE : GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE

Aperçu :

Le Navire hauturier de science océanographique (NHSO) pourra :

- soutenir des missions de recherche scientifique, y compris des études océanographiques, géologiques et hydrographiques;
- contribuer directement à notre compréhension des océans, des fonds marins et des répercussions des changements climatiques;
- soutenir d'autres opérations de la Garde côtière canadienne (GCC), telles que la recherche et le sauvetage et l'intervention environnementale, selon les besoins.

Aperçu du projet :

| | |
|--------------------------------|--|
| Chantier naval : | Vancouver Shipyards Co.(Ltd. de Seaspan) |
| État du projet : | En construction |
| Nombre de navires construits : | 1 |
| Budget du projet : | 966,5 millions de dollars |
| Date de livraison prévue : | 2025 |

État du projet :

- À l'hiver 2021, le gouvernement du Canada a attribué un contrat de 453,8 millions de dollars (taxes comprises) à Vancouver Shipyards de Seaspan pour la construction d'un NHSO pour la GCC.
- Au début de 2019, le gouvernement du Canada a pris la décision de réordonner la séquence de construction des Navires de soutien interarmées (NSI) et du NHSO à Vancouver Shipyards de Seaspan afin de profiter du dynamisme suscité par la construction des blocs préliminaires des NSI. Dans le cadre du séquençement révisé, Vancouver Shipyards de Seaspan terminera d'abord la construction du NSI 1, puis celle du NHSO et, enfin, celle du NSI 2.
- Bien que la pandémie mondiale de COVID-19 ait été une cause majeure des impacts sur le calendrier et les coûts du NSI et du NHSO, il y a également eu des défis généraux associés à la construction d'un premier navire de classe. Vancouver Shipyards de Seaspan travaille avec le Canada pour atténuer ces impacts et le chantier naval continue de s'efforcer d'améliorer la productivité à mesure que nous avançons.
- La cérémonie de mise sur cale a eu lieu le 25 novembre 2022.

L'année à venir : La construction des deux NSI continuera.

NAVIRE DE SOUTIEN INTERARMÉES : MARINE ROYALE CANADIENNE

Aperçu :

Les Navires de soutien interarmées (NSI) permettront à la Marine royale canadienne :

- d'élargir le rayon d'action et d'augmenter l'autonomie des groupes opérationnels navals dans le cadre de leurs missions, car les NSI auront la capacité de réapprovisionner en carburant et en autres fournitures essentielles les navires en mer;
- d'avoir les installations nécessaires pour fournir des soins médicaux et dentaires; et
- de s'en servir pour l'entretien des hélicoptères.

Aperçu du projet :

| | |
|--------------------------------|--|
| Chantier naval : | Vancouver Shipyards Co.(Ltd. de Seaspan) |
| État du projet : | Les deux NSI sont en cours de construction |
| Nombre de navires construits : | 2 |
| Budget du projet : | 4,1 milliards de dollars |
| Date de livraison prévue : | NSI 1 : 2025 NSI 2 : 2027 |

État du projet :

- Le 12 juin 2020, un contrat de construction axé sur le rendement a été attribué à Seaspan Shipyards pour la construction complète du NSI 2. Ce contrat de

construction comprend la mise au point de la portée et des modalités du projet, la construction et la livraison des navires, les pièces de rechange, les données techniques, la formation et l'infrastructure.

- Au début de 2019, le gouvernement du Canada a pris la décision de réordonner la séquence de construction des NSI et du NHSO à Vancouver Shipyards afin de profiter du dynamisme suscité par la construction des blocs préliminaires des NSI. Dans le cadre du séquençement révisé, Vancouver Shipyards de Seaspan terminera d'abord la construction du NSI 1, puis celle du NHSO et, enfin, celle du NSI 2.
- Bien que la pandémie mondiale de COVID-19 ait été une cause majeure des impacts sur le calendrier et les coûts du NSI et du NHSO, il y a également eu des défis généraux associés à la construction d'un premier navire de classe. De plus, une interruption de travail de sept semaines entre août 2022 et octobre 2022 par les travailleurs des remorqueurs et des barges de Seaspan, la ligne de piquetage que les travailleurs de Vancouver Shipyards de Seaspan ont choisi de ne pas franchir, aura une incidence sur le calendrier et le coût du projet de NSI. Vancouver Shipyards de Seaspan travaille avec le Canada pour atténuer ces impacts et le chantier naval continue de s'efforcer d'améliorer la productivité à mesure que nous avançons.

L'année à venir : La construction des deux NSI continuera.

BRISE-GLACES POLAIRES : GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE

Aperçu :

Ces navires :

- remplaceront le NGCC Louis S. St-Laurent pour devenir les plus grands et les plus puissants brise-glaces conventionnels du Canada;
- figureront parmi les plus puissants brise-glaces traditionnels du monde;
- permettront à la GCC d'assurer une présence à l'année dans le Nord canadien pour soutenir les peuples autochtones et les autres habitants du Nord, la souveraineté dans l'Arctique ainsi que la science de l'Extrême-Arctique, y compris la recherche sur les changements climatiques, et lui donneront la capacité de répondre aux urgences maritimes majeures.

Aperçu du projet :

| | |
|--------------------------------|--|
| Chantiers navals : | Vancouver Shipyards de Seaspan, à Vancouver, en Colombie-Britannique, et Chantier Davie Canada Inc., à Lévis, au Québec. |
| État du projet : | Phase de conception |
| Nombre de navires construits : | 2 |
| Budget du projet : | En cours d'examen |

État du projet :

- En juillet 2021, le gouvernement du Canada a attribué un contrat initial, ou auxiliaire, à Vancouver Shipyards de Seaspans afin que l'entreprise soutienne l'évaluation et l'optimisation de la conception, le travail de planification ainsi que les devis d'ingénierie et les estimations de construction.
- Les contrats du génie de la construction et des articles à longs délais de livraison ont été octroyés en décembre 2022.
- Comme les négociations ont abouties, le Canada a conclu une entente-cadre avec Chantier Davie le 4 avril 2023. Les négociations contractuelles sont en cours avec Chantier Davie pour la construction du deuxième brise-glaces polaires pour la Garde côtière canadienne.

L'année à venir :

- Vancouver Shipyards de Seaspans continuera de faire progresser le travail de conception pour l'un des deux brise-glaces.
- Le Canada entreprendra le travail de conception de l'autre brise-glaces polaire en collaboration avec Chantier Davie Canada Inc. Le calendrier de construction exact et les coûts seront négociés et fixés lors de la négociation des contrats individuels.

BRISE-GLACES DE PROGRAMME : GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE

Aperçu :

Les brise-glaces de programme :

- réuniront les classes existantes de brise-glaces lourds et de brise-glaces moyens en une seule classe;
- fourniront des services de déglçage au sud du 60^e parallèle en hiver et au nord du 60^e parallèle en été à l'appui de la navigation commerciale;
- seront utilisées dans le cadre des exigences de sécurité de plus en plus rigoureuse du Canada dans les eaux arctiques, qui deviennent plus accessibles en raison du réchauffement climatique;
- auront la capacité de naviguer dans des conditions de glace difficiles afin de permettre l'ensemble des missions de la GCC pendant la saison des glaces;
- effectueront des recherches dans les eaux, répondront aux appels de détresse en mer, offriront de l'aide aux navires en difficulté et maintiendront les services essentiels au nord.

Aperçu du projet :

| | |
|--------------------------------|--|
| Chantier naval : | Chantier Davie Canada Inc., à Lévis, au Québec |
| État du projet : | Phase de définition |
| Nombre de navires construits : | 6 |
| Budget du projet : | En cours d'examen |

État du projet :

- Les négociations contractuelles sont en cours avec Chantier Davie pour la construction de six brise-glaces de programme pour la Garde côtière canadienne.

L'année à venir :

- Le Canada entreprendra le travail de conception avec Chantier Davie Canada Inc. Le calendrier de construction exact et les coûts seront négociés et fixés lors de la négociation des contrats individuels.

NAVIRES DE PATROUILLE EXTRACÔTIERS/DE L'ARCTIQUE : GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE

Aperçu :

Ces navires :

- serviront à réaliser différentes missions importantes, entre autres des patrouilles de l'Organisation des pêches de l'Atlantique Nord-Ouest (OPANO);
- seront les premiers chargés de faire appliquer la loi régissant la conservation et la protection sur la côte est, remplaçant ainsi les actuels patrouilleurs hauturiers de la Garde côtière canadienne;
- seront capables de naviguer dans les glaces, ce qui permettra à la Garde côtière canadienne de patrouiller aussi le Bas-Arctique.

Aperçu du projet :

| | |
|--------------------------------|--|
| Chantier naval : | Irving Shipbuilding Inc. (Halifax, en Nouvelle-Écosse) |
| Nombre de navires construits : | 2 |
| Budget du projet : | 2,1 milliards de dollars |
| Livraison du premier navire : | 2026 |

État du projet :

- Le 1^{er} novembre 2019, le contrat de conception du projet a été attribué à Irving Shipbuilding Inc.
- En mai 2019, le gouvernement du Canada a annoncé que, dans le cadre d'un investissement pour renouveler la flotte de la Garde côtière canadienne (GCC), Irving Shipbuilding Inc. construira 2 NPEA supplémentaires qui seront adaptés pour la GCC.
- L'examen de conception préliminaire a été effectué en juin 2020, et l'examen de conception final, à l'automne 2022.
- La livraison des deux navires de patrouille arctique et extracôtier de la Garde côtière canadienne, souvent appelés navires 7 et 8 de la Stratégie nationale de construction navale, est prévue en 2026 et 2027 respectivement.

L'année à venir : Des travaux sont en cours pour mettre au point la conception afin de répondre aux besoins de la GCC.

NAVIRES POLYVALENTS : GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE

Aperçu :

Les navires polyvalents permettront à la GCC de mener à bien différentes missions, comme :

- déglacer dans des conditions de glace modérées, faciliter le transport maritime et participer à la régularisation des crues printanières sur la voie navigable du Saint-Laurent et dans la région des Grands Lacs;
- effectuer des opérations de recherche et de sauvetage, des interventions d'urgence et des missions de sécurité et de protection;
- maintenir le système de navigation maritime du Canada, qui est composé d'environ 17 000 aides à la navigation.

Aperçu du projet :

| | |
|--------------------------------|--|
| Chantier naval : | Vancouver Shipyards Co.(Ltd. de Seaspán) |
| État du projet : | Phase de conception |
| Nombre de navires construits : | Jusqu'à 16 |
| Budget du projet : | 14,2 milliards de dollars (estimation) |
| Livraison du premier navire : | 2029 |

État du projet :

- En août 2020, le gouvernement du Canada a attribué un contrat initial, ou auxiliaire, à Vancouver Shipyards de Seaspán à l'appui des premiers travaux de définition du concept pour les navires polyvalents. Dans le cadre du contrat, le chantier naval est chargé d'étudier les options et de réaliser une analyse en vue de faire progresser la conception des navires.

L'année à venir : Vancouver Shipyard de Seaspán poursuivra les travaux de conception des navires polyvalents.

NOUVEAUX TRAVERSIERS

Aperçu :

Le gouvernement du Canada finance trois services de traversiers interprovinciaux dans l'est du Canada, c'est-à-dire entre les Îles-de-la-Madeleine (Québec) et Souris (Île-du-Prince-Édouard); entre Wood Islands (Île-du-Prince-Édouard) et Caribou

(Nouvelle-Écosse); et entre Saint John (Nouveau-Brunswick) et Digby (Nouvelle-Écosse).

Les services de traversier sont une composante essentielle de la vie quotidienne des collectivités locales de l'Est du Canada. Des fonds ont été prévus dans le budget de 2019 pour la construction de deux nouveaux navires devant remplacer le *NM Madeleine* et le *NM Holiday Island*. Des solutions provisoires (navires) ont été mises en place jusqu'au début de la construction de nouveaux navires par Chantier Davie.

Le premier traversier que doit livrer Chantier Davie sera opérationnel au plus tôt à l'automne 2028.

Aperçu du projet :

| | |
|-------------------------------|--|
| Nombre de navires | 2 |
| Contrat attribué à : | Chantier Davie Canada Inc., à Lévis, au Québec |
| Navires pour : | Transports Canada |
| Valeur du contrat : | À déterminer |
| État du projet : | Phase de conception préliminaire |
| Livraison du premier navire : | Au plus tôt à l'automne 2028 |

Avancement du projet :

Le gouvernement du Canada a attribué un contrat accessoire à Chantier Davie, de Lévis, au Québec, en novembre 2019 pour la construction de deux nouveaux traversiers pour Transports Canada. Il s'agissait de remplacer le *NM Madeleine* et le *NM Holiday Island*. Cette annonce faisait suite à la publication d'un préavis d'adjudication de contrat le 22 mai 2019.

Le gouvernement du Canada travaille avec Chantier Davie Canada Inc. pour concevoir les deux nouveaux traversiers. Chantier Davie Canada Inc. a recours à un processus concurrentiel pour choisir les principales machines des nouveaux navires. La conception préliminaire des deux nouveaux navires devrait être terminée au printemps 2024.

Les deux traversiers de Transports Canada ont été inclus dans l'entente-cadre conclue entre le gouvernement du Canada et Chantier Davie Canada Inc., qui a été signée le 4 avril 2023, faisant de Chantier Davie le troisième partenaire stratégique de la Stratégie nationale de construction navale.

Projets de construction de petits navires

BATEAUX DE RECHERCHE ET SAUVETAGE : GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE

Aperçu :

Ces bateaux de sauvetage à redressement automatique stationnés à terre peuvent :

- offrir d'importants services de recherche et de sauvetage, dont :
 - effectuer des recherches sur l'eau;
 - répondre aux appels de détresse en mer;
 - apporter de l'aide aux navires en difficulté;
- mener des opérations jusqu'à 100 milles nautiques de la côte;
- remplacer les navires de recherche et de sauvetage existants de la Garde côtière canadienne.

Aperçu du projet :

| | |
|--------------------------------|--|
| Chantiers navals : | Chantier Naval Forillon (Gaspé, Québec) et Hike Metal Products (Wheatley, Ontario) |
| Nombre de navires construits : | 20 au total (10 par chantier) |
| Budget du projet : | 176,4 millions de dollars (taxes comprises) |
| Livraison du premier navire : | Fin 2017 |
| Date d'achèvement du projet : | 2024 |

État du projet :

- Les travaux de construction des navires 15, 16, 17 et 18 sont en cours.

Livraison et acceptation des navires 1 à 14 :

- Le NGCC Gabarus Bay et le NGCC Chedabucto Bay ont été livrés le 8 et 13 décembre 2022.
- Le NGCC Shediac Bay et le NGCC Chignecto Bay ont été livrés en mai 2022.
- Le NGCC Hare Bay et le NGCC La Poile Bay ont été livrés en 2021.
- Le NGCC Cadboro Bay et le NGCC Florencia Bay ont été livrés en 2020.
- Le NGCC Sacred Bay et le NGCC Conception Bay ont été livrés en 2019.
- Le NGCC McIntyre Bay et le NGCC Pachena Bay ont été livrés en 2018.
- Le NGCC Pennant Bay et le NGCC Baie de Plaisance ont été livrés en 2017.

L'année à venir : La construction des navires 15, 16, 17 et 18 doit se poursuivre tout au long de 2023.

NAVIRE DE LEVÉE ET DE SONDAGE DE CHENAL : GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE

Aperçu :

Ces navires :

- ont remplacé les 2 navires opérationnels existants dans la voie maritime du Saint-Laurent et dans les régions du Centre et de l'Arctique;
 - ces navires étaient utilisés depuis 37,5 ans, en moyenne, et approchaient la fin de leur cycle de vie;
- fournissent aux plaisanciers privés et commerciaux des renseignements concernant les conditions du lit du canal et les prévisions de profondeur d'eau;
- offrent à la Garde côtière canadienne et aux autres institutions fédérales la possibilité de surveiller et d'observer les conditions marines et environnementales.

Aperçu du projet :

| | |
|----------------------------------|------------------------------------|
| Chantier naval : | Kanter Marine (St-Thomas, Ontario) |
| État du projet : | Terminé |
| Nombre de navires à construire : | 2 |
| Budget du projet : | 5 millions de dollars |
| Livraison du navire : | Fin 2018 |

État du projet : Les 2 navires ont été livrés en 2018.

NAVIRES DE LEVÉE HYDROGRAPHIQUE : GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE

Aperçu :

Ces navires :

- appuient les activités de levé hydrographique de Pêches et Océans Canada dans les eaux côtières de trois océans et dans les eaux intérieures du Canada;
- ont leur base à :
 - Burlington (Ontario);
 - Mont-Joli (Québec);
 - Dartmouth (Nouvelle-Écosse); et
 - St. John's (Terre-Neuve-et-Labrador).

Aperçu du projet :

| | |
|----------------------------------|------------------------------------|
| Chantier naval : | Kanter Marine (St-Thomas, Ontario) |
| État du projet : | Terminé |
| Nombre de navires à construire : | 7 navires avec remorques |
| Budget du projet : | 5,5 millions de dollars |
| Livraison du navire : | Juillet 2017 |

État du projet : Les travaux sont terminés.

NAVIRE DE RECHERCHE CÔTIÈRE : GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE

Aperçu :

Ces navires :

- appuient le programme scientifique des Grands Lacs du ministère des Pêches et des Océans grâce au Laboratoire des Grands Lacs pour les pêches et les sciences aquatiques, principalement établi à Burlington (Ontario);
- naviguent sur l'ensemble des Grands Lacs, dans des environnements halieutiques et côtiers, tout en effectuant des opérations de jour et de nuit, d'avril à décembre de chaque année;
- remorque des dispositifs et des chaluts et effectue des échantillonnages de sources fixes d'organismes aquatiques.

Aperçu du projet :

| | |
|----------------------------------|------------------------------------|
| Chantier naval : | Kanter Marine (St-Thomas, Ontario) |
| État du projet : | Terminé |
| Nombre de navires à construire : | 1 |
| Budget du projet : | 1,2 million de dollars |
| Livraison du navire : | Novembre 2016 |

État du projet : Les travaux sont terminés.

GROS REMORQUEURS NAVALS : MARINE ROYALE CANADIENNE

Aperçu :

Le projet de gros remorqueurs navals vise à remplacer les 5 remorqueurs de la classe Glen dotés d'équipages civils ainsi que les 2 remorqueurs de la classe Fire de la Marine royale canadienne (dont l'un a été retiré du service en 2014). Ces navires sont actuellement déployés aux arsenaux canadiens de Sa Majesté à Halifax, en Nouvelle-Écosse, et à Esquimalt, en Colombie-Britannique.

Aperçu du projet :

| | |
|----------------------------------|--|
| Chantier naval : | Industries Océan Inc. (Isle-aux-Coudres, Québec) |
| Nombre de navires à construire : | 4 |
| Valeur du contrat : | 102 millions de dollars (taxes comprises) |
| Livraison du premier navire : | 2023 |

État du projet :

- Le contrat a été attribué en avril 2019.
- La construction du premier navire a commencé en septembre 2020.
- La construction des quatre gros remorqueurs navals pour la Marine royale canadienne est en cours.

L'année à venir :

- Les travaux de construction se poursuivront sur les quatre gros remorqueurs navals et les deux premiers remorqueurs devraient être achevés d'ici la fin 2023.

Initiatives d'approvisionnement maritime

PÉTROLIER RAVITAILLEUR D'ESCADRE PROVISOIRE

Aperçu :

La Marine royale canadienne (MRC) a dû retirer les anciens navires canadiens de Sa Majesté (NCSM) Protecteur et Preserver plus tôt que prévu. Cela a laissé à la MRC un besoin urgent de combler une grave lacune dans la capacité de ravitaillement en mer jusqu'à ce que les navires de soutien interarmées (NSI) soient livrés.

Le rôle clé du contrat de prestation de services intérimaire est de fournir un service d'approvisionnement et de ravitaillement en mer à la MRC pendant les opérations nationales et internationales hors combat. Il pourrait également offrir des capacités supplémentaires importantes, telles que le soutien aérien, l'espace pour le soutien médical et l'aide humanitaire ou les secours en cas de catastrophe.

Aperçu du projet :

| | |
|--------------------------------------|---|
| Attribution du contrat : | le 30 novembre 2015 |
| Attribué à : | Federal Fleet Services Inc. (anciennement Project Resolve Inc.) |
| Durée du contrat : | 5 ans, avec 5 périodes d'option supplémentaires d'un an à la discrétion du gouvernement du Canada |
| Conversion du navire effectuée par : | Chantier Davie Canada Inc., à Lévis, au Québec |
| Construit pour : | Marine royale canadienne |
| Valeur du contrat : | 879 millions de dollars (taxes comprises) |
| Mise en service du navire : | le 29 janvier 2018, pour une période de 5 ans, une modification récente a été apportée pour prolonger le service de deux années supplémentaires jusqu'en janvier 2025 |

LES NAVIRES DE REMORQUAGE D'URGENCE EXTRACÔTIÈRE : GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE

Aperçu :

Les navires de remorquage d'urgence extracôtière :

- sont capables de remorquer de grands navires commerciaux en détresse, tels que des pétroliers et des cargos porte-conteneurs, avant qu'ils ne s'approchent trop près des côtes;
- s'inscrivent dans le cadre d'une stratégie de plus grande envergure au titre du Plan de protection des océans pour renforcer le système de sécurité maritime du Canada, ce qui comprend également :
 - une analyse approfondie des besoins en matière de remorquage;
 - la mise en place d'une capacité de remorquage d'urgence pour la flotte des grands navires de la Garde côtière canadienne;
 - une approche élargie de la planification des interventions régionales.

Aperçu du projet :

| | |
|---------------------------------------|---|
| Attribution du contrat : | Août 2018 |
| Attribué à : | Atlantic Towing Ltd., de Saint John (Nouveau-Brunswick) |
| Nombre de navires loués : | Deux navires exploités dans les eaux au large de la côte de la Colombie-Britannique |
| Éléments supplémentaires du contrat : | Formation en remorquage d'urgence extracôtière au personnel et aux partenaires de la Garde côtière, y compris les collectivités autochtones, qui participent à la sécurité maritime |
| Navires pour : | Garde côtière canadienne |
| Budget du projet : | 67 millions de dollars (taxes comprises) |
| Durée du contrat : | 3 ans, avec 7 années d'option supplémentaires |
| État du projet : | Les deux navires sont arrivés sur place à la fin de 2018. |

Description du projet :

Ce contrat répond à un besoin opérationnel immédiat, à savoir celui de se doter de navires le plus tôt possible. Entre-temps, le gouvernement du Canada travaille en partenariat avec des collectivités autochtones et des intervenants locaux afin d'élaborer une stratégie à long terme pour des services de remorquage d'urgence sur la côte Ouest et partout au Canada.

Les deux navires loués sont exploités par le personnel d'Atlantic Towing Limited ainsi que par des membres de la Garde côtière canadienne, au large de la Colombie-Britannique. Un navire patrouillera les eaux canadiennes dans la zone nord entre l'Alaska et la partie supérieure de l'île de Vancouver, et l'autre patrouillera la zone sud, y compris l'ouest de l'île de Vancouver et le détroit de Juan de Fuca.

Le contrat prévoit sept périodes d'option d'un an aux termes des mêmes modalités qui peuvent être exercées à la discrétion du Canada. En novembre 2022, le Canada a exercé la deuxième de ces années d'option pour deux navires de remorquage d'urgence dotés d'un équipage complet stationnés au large de la Colombie-Britannique. Les services de ces navires fourniront une capacité temporaire de remorquage lourd en attendant qu'une stratégie à long terme soit élaborée.

SOUTIEN EN SERVICE : SYSTÈMES DE COMBAT POUR LES NAVIRES DE LA CLASSE HALIFAX

Aperçu :

Dans le cadre de la Stratégie nationale de construction navale, le gouvernement du Canada a mené à bien la modernisation de la flotte de 12 frégates de la classe Halifax de la Marine royale canadienne (MRC) pour qu'elle puisse continuer de répondre aux besoins opérationnels changeants. Ce projet de modernisation a impliqué la remise à

neuf de divers systèmes à bord des frégates, dans le cadre du contrat de conception-construction pour l'intégration des systèmes de combat du programme de modernisation de la classe Halifax et de prolongation de la durée de vie utile des frégates. Ces systèmes comprennent, entre autres, des radars de détection et de recherche, des radars de navigation, des systèmes de conduite de tir (radars de ciblage) et des systèmes de désignation d'objectifs.

Ce contrat de soutien en service est pour 12 systèmes de combat pour les navires de la classe Halifax. Les systèmes de combat des navires de la classe Halifax font partie intégrante de toute la flotte des navires de cette classe et devront faire l'objet d'un soutien en service jusqu'à l'arrivée des navires de combat canadiens.

Aperçu du projet :

| | |
|--------------------------|---|
| Attribution du contrat : | le 30 octobre 2020 |
| Nombre de navires : | 12 |
| Contrat attribué à : | General Dynamics Mission Systems-Canada (Ottawa, Ontario) |
| Navires pour : | Marine royale canadienne |
| Valeur du contrat : | Le contrat initial est évalué à environ 182 millions de dollars (taxes comprises) |

Approvisionnement de la défense

Initiatives d'approvisionnement aérien

PROJET D'AVIONIQUE DE GESTION DU TRAFIC AÉRIEN DE FLOTTES MULTIPLES

Résumé du projet :

Le gouvernement du Canada procède à la mise à niveau d'un certain nombre de systèmes de navigation, de gestion et de contrôle aériens de l'Aviation royale canadienne (ARC). Dans le cadre de ces mises à niveau, le projet d'avionique de gestion du trafic aérien de flottes multiples (AGTAFM) permettra de s'assurer que les systèmes d'avionique des aéronefs demeurent conformes aux règlements changeants de la circulation aérienne partout dans le monde, tant civils que militaires, et que les flottes de l'ARC puissent continuer à fonctionner de manière sécuritaire, et en étroite coordination avec les alliés.

Le projet AGTAFM prévoit la mise en œuvre des exigences en matière de capacité en avionique en deux groupes. Les exigences en matière de capacité en avionique prêtes

à être mises en œuvre seront traitées dans le cadre du groupe 1, qui comprend les cinq flottes suivantes :

- CC-177 Globemaster III
- CP-140 Aurora
- CC-144 Challenger (modèle 604 uniquement)
- CC-150 Polaris
- CT-142 Dash 8

Les exigences en matière de capacité en avionique qui doivent être définies avant la mise en œuvre seront traitées dans le cadre du groupe 2, qui comprend les six flottes suivantes :

- CF-188 Hornet
- CP-140 Aurora
- CH-147F Chinook
- CC-144 Challenger (modèle 604 uniquement)
- CC-150 Polaris
- CC-138 Twin Otter

Ce projet permettra également de mettre à niveau les dispositifs d'entraînement et les simulateurs pour les flottes de CP-140 Aurora et de CH-147F Chinook afin de maintenir les compétences de l'ARC en matière d'entraînement.

Coût du projet : 441 millions de dollars (taxes comprises)

Phases du projet :

| | |
|------------------------------------|--|
| État du projet : | Phase de mise en œuvre pour le groupe 1 et le groupe 2 |
| Capacité opérationnelle initiale : | 2024 |
| Capacité opérationnelle totale : | 2029 |

PROGRAMME DE FORMATION DU PERSONNEL NAVIGANT DE L'AVENIR (FPNA)

Aperçu :

Le programme vise à renouveler les services de formation du personnel navigant afin d'aider à maintenir une force aérienne polyvalente et prête au combat. Il comprendra la prestation de l'entraînement au pilotage ainsi que la formation du personnel navigant destinée aux officiers de systèmes de combat aérien et aux opérateurs de détecteurs électroniques aéroportés. La durée du contrat devrait être d'au moins 20 ans.

Acquisition :

Un programme de formation du personnel navigant exhaustif qui comprend des aéronefs, des simulateurs, des instructeurs civils, des systèmes d'entraînement en classe ainsi que d'autres services essentiels, comme l'entretien des aéronefs et de l'aérodrome, l'hébergement et des services de restauration.

État du programme : Deux soumissions sont actuellement évaluées. Date d'achèvement : fin juin 2023.

Prochaines étapes : L'attribution du contrat est prévue pour le printemps 2024.

PROJET DE CAPACITÉ FUTURE EN MATIÈRE D'AVIONS-CHASSEURS (PCFAC)

Aperçu :

L'objectif du PCFAC est d'acquérir et de mettre en service 88 avions de chasse de pointe ainsi que l'équipement, les armes, l'infrastructure, les technologies de l'information et le soutien connexes, notamment l'entraînement et le soutien logiciel. Ce projet utilisera les capacités canadiennes et appuiera la croissance des industries de l'aérospatiale et de la défense du Canada.

Budget d'acquisition :

Budget de 19 milliards de dollars, comme il est établi dans la politique Protection, Sécurité, Engagement.

État du projet :

Le 9 janvier 2023, une fois la phase de finalisation terminée, le gouvernement du Canada a annoncé qu'il s'était entendu avec le gouvernement des États-Unis et Lockheed Martin avec Pratt and Whitney pour 88 avions de chasse de pointe F-35, ainsi que l'équipement et les armes connexes, l'entraînement et les services d'entretien.

Prochaines étapes :

Le Canada a entrepris la phase de mise en œuvre du projet. Les premiers appareils devraient être livrés en 2026, et il est prévu que la pleine capacité opérationnelle avec l'ensemble de la flotte soit atteinte entre 2032 et 2034.

PROJET DE PROLONGATION DU CYCLE DE VIE DES CHASSEURS HORNET (PROLONGATION DE LA DURÉE DE VIE DES CAPACITÉS EXISTANTES)

Objectif :

Le projet de prolongation de la durée de vie du Hornet permettra de s'assurer que la flotte de chasseurs Hornet de l'Aviation royale canadienne (ARC) est en mesure de respecter les engagements opérationnels, y compris envers le Commandement de la défense aérospatiale de l'Amérique du Nord (NORAD) et l'Organisation du Traité de

l'Atlantique Nord (OTAN), jusqu'en 2032, date à laquelle la flotte de remplacement permanente devrait être pleinement opérationnelle.

Besoins :

Le ministère de la Défense nationale met en œuvre le projet en deux phases simultanées.

La phase 1 est axée sur la réglementation en pleine évolution de la gestion du trafic aérien civil et le respect des exigences d'interopérabilité des forces alliées. Du nouvel équipement sera installé et des améliorations seront apportées à 88 aéronefs, ce qui comprend de l'équipement de contrôle du trafic aérien et de navigation, des radios vocales et des communications par satellite sécurisées, des casques munis de vision nocturne et des améliorations aux nacelles de ciblage et aux simulateurs de vol.

La phase 2 est axée sur des améliorations supplémentaires aux capacités de combat de 36 aéronefs. Le nouvel équipement et les améliorations comprennent des radars, des armes, du matériel de survivabilité et des systèmes de sécurité.

Coût du projet : Estimation de 1,3 milliard de dollars (taxes comprises)

Calendrier :

| | |
|--------------------|--|
| Le 15 mai 2020 | Approbation du projet |
| Le 9 décembre 2021 | Approbation du projet révisée |
| Décembre 2023 | Capacité opérationnelle initiale (COI) |
| Juin 2025 | Capacité opérationnelle totale (COT) |
| Décembre 2026 | Fin du projet |

PROJET DE CAPACITÉ PROVISOIRE EN MATIÈRE D'AVIONS DE CHASSE

Aperçu:

Le Projet de capacité provisoire en matière d'avions de chasse vise à acquérir 18 aéronefs F/A-18 australiens excédentaires, des pièces de rechange et de l'équipement pour compléter la flotte actuelle de CF-18 du Canada et combler les lacunes en matière de capacité des chasseurs. Il y a également un objectif secondaire, soit le déménagement du Centre d'essais techniques (Aérospatiale) [CETA] de Cold Lake à l'aéroport d'Ottawa, ainsi que la rénovation des hangars à Ottawa et le déménagement des occupants actuels.

Besoins :

Acquérir 18 chasseurs F/A-18 australiens opérationnels et des pièces de rechange et procéder aux inspections et aux modifications nécessaires pour leur entrée en service opérationnel au sein de l'ARC. En outre, le projet comprend les fonds nécessaires au déménagement du CETA afin d'accroître la flexibilité de l'infrastructure à la 4^e Escadre.

Budget du projet : 359,8 millions de dollars

Calendrier (exercice financier)

| | |
|-----------|--|
| Terminé | Commencer l'analyse des options |
| Terminé | Commencer la définition |
| Terminé | Début de la mise en œuvre |
| Terminé | Livraison initiale à l'ARC |
| Terminé | Réception des 18 avions F/A-18 australiens |
| Juin 2023 | Mise en service du 13 ^e et dernier avion modifié. Les autres seront utilisés pour les pièces et l'entraînement. |
| 2025-2026 | Fin du projet |

PROJET AVION STRATÉGIQUE DE TRANSPORT ET DE RAVITAILLEMENT EN VOL

Résumé du projet :

Le gouvernement du Canada fait l'acquisition de jusqu'à neuf avions de transport et de ravitaillement multirôles A330 (neufs et usagés), dont un est configuré pour le transport stratégique du gouvernement du Canada afin de remplacer le CC-150 Polaris. Cette nouvelle flotte exécutera de nombreuses tâches, dont le ravitaillement en vol d'autres avions, le transport aérien de personnel militaire et de fret, les évacuations médicales et le transport stratégique de représentants du gouvernement du Canada.

Cette nouvelle flotte améliorera la polyvalence, la capacité d'adaptation, l'interopérabilité avec les nations alliées, la sécurité des communications et l'autoprotection de la flotte actuelle de l'Aviation royale canadienne. Le projet comprend l'acquisition d'une solution de soutien en service ainsi que d'une infrastructure pour abriter et entretenir la flotte. De plus, le projet fournira une capacité de formation et de simulation pour préparer les équipages et maintenir leur état de préparation.

Objectif : Le projet Avion stratégique de transport et de ravitaillement en vol (ASTRV) offrira aux Forces armées canadiennes (FAC) la capacité d'exécuter du transport aérien stratégique et du ravitaillement en vol en remplacement du CC-150 Polaris.

Fourchette de financement : Plus de 5 milliards de dollars

Calendrier prévu (exercice financier) :

| | |
|-----------|----------------------------------|
| 2022-2023 | Phase de mise en œuvre |
| 2028-2029 | Capacité opérationnelle initiale |
| 2032-2033 | Capacité opérationnelle totale |

Mises à jour :

Le 1^{er} avril 2021 - Après avoir procédé à une évaluation des réponses reçues dans le cadre de son invitation à se qualifier (IQ), le gouvernement du Canada a publié le nom

du fournisseur qualifié ayant démontré sa capacité à répondre aux exigences énoncées dans l'IQ. Il s'agit de l'entreprise Airbus Defence et Space SA.

Le 14 juillet 2022 – L'acquisition de deux aéronefs usagés a été annoncée dans un communiqué du MDN. Ces deux aéronefs seront utilisés dans un rôle de transport aérien stratégique jusqu'à ce qu'ils soient intégrés à la ligne Airbus pour être transformés en avions stratégiques de transport et de ravitaillement en vol (ASTRV).

Début été 2023 - SPAC prévoit annoncer l'attribution d'un contrat à Airbus Defence and Space S.A. pour l'acquisition de 9 avions stratégiques de transport et de ravitaillement en vol. Quatre de ces appareils seront de nouvelle production et cinq seront convertis à partir d'A330-200 usagés. La flotte ASTRV assurera le ravitaillement en vol, le transport aérien stratégique, les évacuations aéromédicales et le transport stratégique du gouvernement du Canada.

Début été 2023 - un deuxième contrat sera annoncé pour l'acquisition de 3 Airbus A330-200 d'occasion.

ACQUÉRIR DES CAPACITÉS SPATIALES, NOTAMMENT LE REMPLACEMENT DU SYSTÈME SATELLITE RADAR (RADARSAT) ACTUEL ET DES CAPTEURS POUR SURVEILLER LES DÉBRIS SPATIAUX

Projet de renforcement des capacités de surveillance spatiale aux fins de défense (PRCSSD)

Objectif :

Le PRCSSD vise à remplacer et à améliorer les capacités de défense fournies par la mission de la Constellation RADARSAT (MCR) et les projets Polar Epsilon (PE) 1 et 2 du gouvernement du Canada.

Résumé du projet :

Le PRCSSD représente le remplacement et la mise à niveau des capacités du MDN prévus par le MDN et les FAC et fournis par les stations terrestres de la MCR et du projet PE 2 afin de satisfaire aux futures exigences opérationnelles et stratégiques. Ce projet soutiendra les exigences mondiales en matière de collecte de renseignements, tout en étant axé sur la surveillance des approches maritimes du Canada.

Le PRCSSD satisfera aux exigences du document Exigences en matière de surveillance spatiale dans la mesure du possible. Cela comprendra un radar à antenne synthétique (RAAS) spatial et un système d'identification automatique (SIA). Parmi les autres charges utiles et capacités, il peut y avoir la détection de transmissions maritimes communes et d'autres capacités de la charge utile liées à la surveillance spatiale. Les principales exigences comprennent l'indépendance des conditions météorologiques et de luminosité, l'interopérabilité avec les alliés, l'importance

accordée à la faible latence, l'accès mondial et les domaines d'intérêt définis, la surveillance de l'Arctique ainsi que les commandes et la réception tactiques.

Budget :

La fourchette de financement est de 1 milliard de dollars à 4,99 milliards de dollars.

Calendrier prévu (exercice financier)

| | |
|------------|---|
| 2024-2025 | Début de la phase de définition (échéanciers en cours d'examen) |
| 2028-2029 | Début de la phase de mise en œuvre |
| Après 2035 | Livraison initiale |
| Après 2035 | Dernière livraison |

PROJET DE SURVEILLANCE DE L'ESPACE II (SOF S2)

Aperçu :

Le projet SofS2 procurera les systèmes de suivi qui remplaceront le satellite Sapphire afin d'améliorer la capacité de surveillance de l'espace du Canada.

Les objectifs du projet sont les suivants :

- assurer la protection et la défense des biens canadiens, commerciaux et alliés dans l'espace lointain;
- procurer l'assurance de mission des capacités spatiales à l'appui des Forces Armées Canadiennes;
- veiller à ce que le Canada reste un contributeur actif aux opérations du Space Surveillance Network (réseau de surveillance de l'espace) des États-Unis.

Portée du projet :

Le système du projet SofS2 sera composé d'une capacité de capteurs optiques au sol et spatiaux, dont le fonctionnement sera coordonné par un système central de commande et de contrôle de la mission, physiquement situé dans un Centre d'opération du système de détecteurs. Le système comprendra toutes les fonctions nécessaires pour assurer la surveillance des objets spatiaux en orbite spatiale profonde et procurer des données d'observation en réponse aux demandes de tâches de surveillance.

Calendrier prévu (exercice financier) :

| | |
|-----------|---|
| 2023-2024 | Demande de propositions relative à la capacité au sol |
| 2024-2025 | Demande de propositions relative à la capacité spatiale |
| 2026-2027 | Réalisation du projet relatif à la capacité au sol |
| 2030-2031 | Réalisation du projet relatif à la capacité spatiale |

PROJET DE COMMUNICATIONS PAR SATELLITE AMÉLIORÉES – POLAR (PCSA-P)

Aperçu :

Le PCSA-P fournira aux FAC une capacité de communication fiable et sécurisée à large bande et à bande étroite du gouvernement du Canada dans l'Arctique.

Besoins :

- Communiquer des renseignements vocaux et des données (dont des renseignements classifiés) dans le théâtre d'opérations de l'Arctique, conjointement entre des éléments des FAC ainsi qu'avec des alliés, dont des partenaires de l'OTAN et du NORAD.
- Fournir le minimum de débit et d'accès aux canaux pour soutenir les communications du gouvernement du Canada et de ses partenaires internationaux dans la région de l'Arctique.
- Contrôler la planification, la surveillance et l'exploitation des charges utiles par l'entremise des centres opérationnels du MDN.
- Soutenir et utiliser la capacité totale du système à titre de composante intégrée de l'infrastructure globale des FAC.

Acquisition :

- Une composante spatiale constituée d'une constellation de satellites sur mesure qui offre une couverture entre les latitudes 65° nord et 90° nord.
- Une composante terrestre qui fournit l'infrastructure, dont les centres opérationnels, une interface et des capacités de contrôle terrestres pour le système.
- Une composante utilisateur qui comprend des terminaux nouveaux et adaptés ou modifiés pour les utilisateurs.
- Un soutien en service complet du système livré pour une durée de vie utile de 15 ans.

État du projet :

Le projet est à la phase d'analyse des options, dans le cadre de laquelle un énoncé préliminaire des exigences opérationnelles et une analyse de rentabilisation sont en cours d'élaboration.

Prochaines étapes :

Prévoir commencer la phase de définition en 2024. Le calendrier et le budget révisés seront adoptés lorsque le projet passera à la phase de définition.

PROJET DE SYSTÈME AÉRIEN DE COMMANDEMENT, DE CONTRÔLE ET DE COMMUNICATION INTÉGRÉS TACTIQUES

Objectif : Ce projet permettra d'harmoniser deux activités d'immobilisations du commandement de l'ARC : le projet de liaison de données tactiques interarmées et le projet de remplacement des radiocommunications sol-air-sol, en plus de permettre l'échange en continu de données vidéo.

Fourchette de financement : De 100 à 249 millions de dollars

Calendrier prévu (exercice financier) :

| | |
|-----------|---------------------------|
| 2023-2024 | Début de la mise en œuvre |
| 2027-2028 | Livraison initiale |
| 2029-2030 | Livraison finale |

AÉRONEF DE TRANSPORT POLYVALENT

Objectif : Ce projet vise à acquérir un appareil de remplacement du CC-138 Twin Otter.

Besoins :

Ce projet fournira une flotte d'aéronefs pour mener des opérations de transport aérien polyvalent, de maintenance et de formation dans le Grand Nord canadien. Il assurera une autonomie suffisante pour le transit de Yellowknife à Iqaluit (et retour) en vol effectué selon les règles de vol aux instruments (IFR), et ce, avec une charge de Rangers standard dans la journée de travail de l'équipage. L'espace et le chargement de la cargaison seront tels que le chargement et le déchargement pourront être effectués en toute sécurité par les membres de l'équipage eux-mêmes sans qu'il soit nécessaire d'avoir recours à du personnel ou à un équipement supplémentaire. L'aéronef doit pouvoir décoller et atterrir sur une piste semi-préparée ou dont la surface est en gravier, dans un milieu austère, avec deux charges de Rangers standards. L'aéronef doit également faire preuve d'une capacité pour les opérations autonomes lors de déploiements dans l'Arctique, notamment le démarrage autonome en cas d'exposition prolongée aux températures extrêmes de la région.

Fourchette de financement : De 250 à 499 millions de dollars

Calendrier prévu (exercice financier) :

| | |
|-----------|--|
| 2021-2022 | Commencer la définition (retardée – en cours d'examen) |
| 2024-2025 | Début de la mise en œuvre (en cours d'examen) |
| 2027-2028 | Livraison initiale (en cours d'examen) |
| 2029-2030 | Livraison finale (en cours d'examen) |

ENTRAÎNEMENT INITIAL DES PILOTES DES FUTURS CHASSEURS

Aperçu : Faire l'acquisition d'une solution d'entraînement initial des pilotes des futurs chasseurs (EIPFC) de l'ARC.

Acquisition : Le Canada a besoin d'un EIPFC pour fournir une formation efficace aux pilotes de chasseurs leur permettant d'acquérir les compétences et l'expérience nécessaires pour piloter et contrôler des aéronefs militaires à réaction de haute performance.

État du projet : Nous consultons l'industrie afin de discuter des besoins du Canada et de demander de la rétroaction. La première demande de renseignements DR) a pris fin le 27 octobre 2021.

Prochaines étapes : D'autres possibilités de consultation seront organisées en fonction des besoins et des commentaires reçus de la part de l'industrie.

Le programme actuel d'entraînement en vol de l'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord (OTAN) au Canada cessera ses activités d'entraînement initial des pilotes de chasse (EPIC) en 2024, et l'ARC en est actuellement aux dernières étapes d'adoption d'une capacité temporaire d'entraînement de transition pour maintenir la capacité d'EIPC jusqu'à ce que la nouvelle solution d'EIPFC soit mise en œuvre.

MODERNISATION À MI-VIE DU CORMORANT (MAINTENIR LA CAPACITÉ NATIONALE DE RECHERCHE ET DE SAUVETAGE)

Résumé du projet :

Ce projet permettra de prolonger la durée de vie prévue du CH-149 Cormorant jusqu'à 2042 au moins, de résoudre les problèmes d'obsolescence, d'assurer le respect des nouveaux règlements et de remédier à une lacune de la capacité de recherche et sauvetage à la base opérationnelle principale de Trenton. Pour atteindre ces objectifs, le MDN mettra à niveau et augmentera la flotte actuelle de CH-149 Cormorant et procurera un simulateur.

Calendrier prévu :

| | |
|------------------------------------|----------------|
| Approbation du projet : | Phase terminée |
| Attribution du contrat : | Phase terminée |
| Première livraison : | 2026 |
| Capacité opérationnelle initiale : | 2027 |
| Capacité opérationnelle totale : | 2030 |

REMPLACEMENT DES AVIONS DE RECHERCHE ET DE SAUVETAGE À VOILURE FIXE (ARSVF)

Aperçu :

Acquisition de la prochaine génération d'avions de recherche et de sauvetage et ouverture d'un nouveau centre de formation à Comox, en Colombie-Britannique.

Les aéronefs seront stationnés aux endroits suivants :

- Comox (Colombie-Britannique)
- Winnipeg (Manitoba)
- Trenton (Ontario)
- Greenwood (Nouvelle-Écosse)

Ces aéronefs remplacent la flotte actuelle d'appareils CC-115 Buffalo et CC-130H Hercules, qui ont rendu de fiers services au Canada au cours des 20 à 40 dernières années.

Valeur du contrat : 2,54 milliards de dollars

Acquisition :

- 16 aéronefs CC-295 dotés de systèmes à la fine pointe de la technologie
- Infrastructure et activités de mise en place
- Construction d'un nouveau centre de formation muni de simulateurs à Comox, en Colombie-Britannique
- Services d'entretien et de soutien
- Outils et équipement d'essai, pièces de rechange et accès aux données techniques

État du projet : En date du 23 décembre 2022, le Canada avait accepté 15 aéronefs.

Prochaines étapes :

- Capacité opérationnelle initiale prévue en 2025-2026

AÉRONEFS PILOTÉS UTILISÉS AUX FINS DE RENSEIGNEMENT, DE SURVEILLANCE ET DE RECONNAISSANCE (MINISTÈRE CLIENT : MDN)

Aperçu :

Acquisition d'une capacité de renseignement, de surveillance et de reconnaissance aéroportée et pilotée (RSRAP) pour les Forces armées canadiennes.

Acquisition :

- Trois aéronefs King Air 350ER de Beechcraft et les systèmes de mission connexes.
- Soutien en service pour une période pouvant aller jusqu'à 22,5 ans.

État du projet :

- Acquisition 1 : En décembre 2020, les 3 aéronefs sont sortis de la chaîne de montage de Textron, et le gouvernement des États-Unis a donné son accord dans le cadre du processus de ventes de matériel militaire à l'étranger. Les 3 aéronefs ont depuis été livrés à L3 Harris pour effectuer l'intégration des systèmes de mission.
- Acquisition 2 : Services publics et Approvisionnement Canada a attribué, au nom du ministère de la Défense nationale, un contrat de soutien en service à Team CERTAS, composée de General Dynamics Mission Systems-Canada, d'Ottawa (Ontario), et de Voyageur Aviation Corporation, de North Bay (Ontario).

Prochaines étapes : poursuivre les travaux en vue de la première livraison d'aéronefs entièrement intégrés.

PROJET DE SYSTÈME D'AÉRONEF TÉLÉPILOTÉ (SATP)

Aperçu :

Le projet de SATP fournira une nouvelle capacité de soutien du renseignement, de la surveillance et de la reconnaissance des FAC durant les opérations nationales et internationales. Les aéronefs seront pilotés à distance par des pilotes certifiés de l'ARC à partir d'un centre de commande au sol dans la région de la capitale nationale et seront capables de transporter et de lancer des munitions à guidage de précision.

Acquisition :

Systèmes d'aéronefs de moyenne altitude et à longue endurance pilotés à distance qui visent à soutenir trois lignes de mission et viennent avec du maintien, de la formation et de l'infrastructure.

Fourchette de financement : De 1 milliard de dollars à 4,99 milliards de dollars

État du projet : Phase de définition. La demande de propositions (DP) à l'intention des fournisseurs qualifiés a été publiée en février 2022 et a pris fin en août 2022.

Prochaines étapes : L'attribution du contrat est prévue pour 2024.

NAVIGATION AVANCÉE PAR SYSTÈME MONDIAL DE POSITIONNEMENT (NA GPS)

Objectif :

Fournir, en trois phases, dans certains aéronefs de l'ARC, des capacités de navigation GPS à l'échelle mondiale qui sont à la fois sûres et protégées.

Phase I : Vise principalement à procurer la capacité de navigation GPS sur les flottes de CT142, CC130E/H, CP140, CF188, CC150, CH146 et CT114.

Phase II : Vise à protéger les capacités de navigation GPS contre les effets du brouillage non intentionnel ou délibéré sur les flottes de CF188, CC130H (T), CP140 et CH147F.

Phase III : Vise à protéger les capacités de navigation GPS contre les effets du brouillage non intentionnel ou délibéré sur les CH-146.

Coût du projet : 153 millions de dollars

Phases du projet :

| | |
|------------------------------------|---|
| État des phases : | Phase 1 : Terminée Phase 2 : Mise en œuvre Phase 3 : Mise en œuvre |
| Capacité opérationnelle initiale : | Phase 1 : Octobre 2006 Phase 2 : Octobre 2017 Phase 3 : Septembre 2025 |
| Capacité opérationnelle finale : | Phase 1 : Septembre 2022 Phase 2 : Décembre 2024 Phase 3 : Janvier 2029 |

AÉRONEF MULTIMISSIIONS CANADIEN (AMC)

Aperçu :

Ce projet vise à doter les Forces armées canadiennes d'un aéronef longue portée de commandement, contrôle, communications, informatique (C3I), renseignement, surveillance, reconnaissance (RSR) et guerre anti-sous-marine (GASM) à capacités étendues avec équipage afin de remplacer le CP140 Aurora.

Besoins :

Afin de remplir leur mission permanente et évolutive concernant les capacités de RSR, les FAC ont besoin d'une plateforme longue portée avec équipage qui peut fournir les capacités de C3I, de RSR et de GASM et a la capacité de s'intégrer complètement à d'autres biens RSR et GASM. Le projet d'AMC fournira la capacité nécessaire pour soutenir efficacement les exigences stratégiques du Canada concernant le C3I, le RSR et le GASM au pays, en plus de soutenir les intérêts du Canada à l'étranger. En raison de l'immensité de son territoire, le Canada a besoin d'un aéronef longue portée qui a

une longue durée de tenue en poste pour qu'il soit en mesure de se rendre dans les zones opérationnelles et d'y demeurer aussi longtemps que nécessaire.

Le projet est actuellement à l'étape de l'analyse des options.

Fourchette de financement : Plus de 5 milliards de dollars

Calendrier prévu (exercice financier) :

| | |
|---------------------------------|----------------------|
| Commencer l'analyse des options | 2021-2022 – en cours |
| Commencer la définition | 2023-2024 |
| Début de la mise en œuvre | 2027-2028 |
| Livraison initiale | 2032-2033 |
| Dernière livraison | 2037-2038 |

PROJET DE PROLONGATION LIMITÉE DE LA DURÉE DE VIE DES HÉLICOPTÈRES GRIFFON

Aperçu :

Le projet de prolongation limitée de durée du Griffon (PLVG) vise à prolonger la vie utile de la flotte de 85 hélicoptères CH-146 Griffon de l'Aviation royale canadienne jusqu'au milieu des années 2030.

Besoins :

Le projet PLVG remplacera certains systèmes d'avionique de l'avion, notamment les radios de communication et l'équipement cryptographique, les enregistreurs de vol et de conversations dans le poste de pilotage, les systèmes de navigation, les systèmes de contrôle automatique de vol et les tableaux de commande et d'affichage. En outre, il modernisera les écrans du poste de pilotage, modernisera les moteurs et intégrera les systèmes de détection.

Dans le cadre de ce projet, les simulateurs de vol et les dispositifs de formation seront également mis à niveau pour assurer l'harmonisation avec les modifications de la flotte et la fourniture d'équipement et de pièces de rechange. Le CH-146 est un hélicoptère utilitaire de transport tactique éprouvé et durable utilisé pour remplir de nombreuses fonctions, notamment le transport tactique des troupes, les missions de surveillance, d'escorte et de reconnaissance, l'évacuation des blessés, les secours en cas de catastrophe, l'appui aérien des opérations spéciales et les opérations de recherche et sauvetage.

État du projet : Mise en œuvre

Coûts du projet :

- 72 millions de dollars pour la phase de définition
- 1,18 milliard de dollars pour la durée du projet.

Calendrier prévu :

| | |
|----------------------------------|---|
| Commencer l'analyse des options | Terminé |
| Commencer la définition | Terminé |
| Début de la mise en œuvre | En cours (contrat attribué en avril 2022) |
| Capacité opérationnelle initiale | 2025 |
| Capacité opérationnelle totale | 2028 |