

Questions de suivi à la réunion d'OGGO (25 mars) avec des fonctionnaires de la Garde côtière canadienne

Question de la députée Kelly McCauley: pourriez-vous nous fournir une ventilation des économies qui seront réalisées dans le cadre de la construction du septième et du huitième exemplaire de NPEA compte tenu du retrait de tout l'armement?

Afin de mieux adapter les navires aux opérations de la Garde côtière canadienne, les modifications suivantes ont été apportées à la conception des navires de patrouille extracôtiers de l'Arctique (NPEA) de la Marine royale canadienne (MRC) :

- Mise à jour du pont du navire pour inclure deux ailes de pont et un équipement de navigation pour un fonctionnement sûr avec un équipage minimal, afin de répondre aux exigences réglementaires et aux pratiques d'équipage de la Garde côtière canadienne;
- Modification des quartiers du personnel afin de répondre aux exigences réglementaires commerciales et civiles;
- Reconversion des espaces militaires, y compris du pont de travail arrière, afin de répondre aux exigences des programmes de la Garde côtière canadienne, comprenant notamment la conservation et la protection, les aides à la navigation, l'intervention environnementale et les missions scientifiques maritimes.

Certains de ces changements nécessiteront également la modification de quelques équipements à bord du navire, comme le remplacement et l'ajout de plusieurs grues et treuils, ainsi qu'une mise à jour de l'équipement de communications et de capteurs pour tenir compte d'un système commercial de commande et de contrôle, et l'ajout de certains capteurs montés sur la coque.

Comme pour tout processus de fabrication complexe, le calcul du coût précis d'un changement nécessite de comprendre toutes les modifications de réingénierie, d'installation et de système requises pour effectuer ces changements. La Garde côtière canadienne s'attend à ce que certaines des modifications soient partiellement compensées par les économies de coûts qui découleront du retrait du matériel et des systèmes militaires inclus dans la conception de la MRC. Cependant, il existe d'autres facteurs, au-delà des caractéristiques physiques des navires, qui influenceront le coût, notamment :

- Les travaux supplémentaires d'ingénierie, de conception et de reconfiguration nécessaires pour effectuer les modifications;
- Une certaine perte d'efficacité de la chaîne de production acquise lors des NPEA 1-6, en raison des modifications, qui devraient entraîner une augmentation du nombre d'heures de production nécessaires pour construire chaque navire;
- La hausse de l'inflation pour les navires qui arriveront plus tard dans la chaîne de production, par rapport aux NPEA 1-6, ce qui augmenterait les coûts des matériaux et des équipements pour les NPEA 7 et 8 par rapport aux achats effectués pour les navires de la MRC en 2015 et 2016.

L'élaboration d'une véritable analyse des écarts de cette nature devrait prendre en compte tous ces facteurs et nécessiterait des renseignements détaillés sur la production. Ce niveau d'information serait inclus dans la proposition de coût détaillée qui sera fournie à l'appui d'un contrat de construction final pour les navires. À l'heure actuelle, cette proposition n'en est qu'aux premiers stades de discussion et une analyse complète est attendue à l'automne 2022.

Question de la députée M.P. Gord Johns: Quelles mesures allez-vous prendre pour veiller à ce que le problème de gîte par manque de stabilisateur ne se pose plus?

En tout, 13 pays opèrent le patrouilleur de classe Damen 4207, dont deux qui ont choisi de l'opérer sans ailettes de stabilisation, soit le Canada et le Vietnam. Lors de discussions avec la Gendarmerie royale du Canada, un des principaux clients pour le navire de patrouille semi-hauturier, on a déterminé que la perte de vitesse causée par l'ajout d'ailettes de stabilisation aura des incidences négatives sur les exigences de programme de l'Équipe de la sûreté maritime, et c'est pourquoi celles-ci ont été retirées malgré les conséquences sur la bonne tenue en mer⁴.

Les problèmes de tenue en mer de ces navires s'expliquent en partie par leur forme longue et étroite avec un centre de gravité haut, ce qui crée un mouvement brusque dans des eaux agitées. En outre, ces navires ne sont pas équipés de dispositifs d'amortissement du roulis, par exemple, des quilles de roulis ou des stabilisateurs, afin d'atténuer le mouvement. La Garde côtière canadienne étudie donc les options afin d'améliorer la tenue en mer¹ dans les plans du projet pilote de reconstruction du NGCC *Corporal McLaren*. Ces travaux comprennent des études visant à déterminer la meilleure façon de diminuer le roulis tout en réduisant au minimum les conséquences sur la vitesse, la portée et le poids à bord. Une fois la solution retenue mise à l'essai à bord du *Corporal McLaren*, notre intention serait de l'appliquer à tous les navires de la classe.

¹ La bonne tenue en mer est la propriété d'un navire qui est bien adapté pour être manœuvré en toute sécurité en mer par gros temps.

Question de la députée M.P. Gord Johns concernant la Première Nation des Pacheedahts

La Garde côtière canadienne et la Première Nation des Pacheedahts continuent de collaborer à l'élaboration conjointe du Centre de sécurité maritime prévu à Port Renfrew, comme le prévoit le protocole d'entente signé par les deux parties en juin 2020. Le 29 mars 2022, le nouveau commissaire adjoint de la région de l'Ouest a participé à une réunion virtuelle très productive avec des représentants de la Première Nation des Pacheedahts, dont le chef Jones. Lors de cette réunion, le commissaire adjoint Derek Moss a réaffirmé l'engagement du Canada de 22,4 millions de dollars pour la construction d'une station de bateau de sauvetage et d'une installation d'intervention d'urgence. La tentative de la Première Nation des Pacheedahts d'acheter la marina Pacific Gateway n'ayant pas abouti, celle-ci examine maintenant un deuxième site disponible. Ce site fera l'objet d'une inspection conjointe lors de la prochaine réunion en personne de la Première Nation des Pacheedahts et de la Garde côtière canadienne, début mai 2022. Le protocole d'entente devant expirer en juin 2022, la Première Nation des Pacheedahts et la Garde côtière canadienne envisagent maintenant de le prolonger, ou d'examiner la création d'une nouvelle structure de gouvernance qui permettrait d'atteindre les objectifs des deux parties.