

Comité consultatif de l'industrie maritime



Comité consultatif d'essais maritimes Rapport sommaire



Rencontre à Montréal – 18 Juin 2019



Préparé par

Services publics et Approvisionnement Canada

Comité consultatif de l'industrie maritime



Comité consultatif de l'industrie maritime

Table des matières

Acronymes.....	3
1.0 Remarques d'ouverture et contexte.....	4
2.0 Bureau Canadien de soudage - adaptation aux besoins de l'industrie.....	4
3.0 Rapport de Halifax.....	6
4.0 Adresser la capacité en RH	7
5.0 Diversification vers de nouveaux marchés grâce au financement de CanExport,	8
6.0 Nettoyage des sous-eaux (Hull)	9
7.0 Renouvellement de la flotte et prolongation de la durée de vie des navires.....	10
8.0 Questions émergentes.....	11
9.0 Remarques Finales.....	12
10.0 Registre d'actions	13
11.0 Annexe A	14

Comité consultatif de l'industrie maritime



Acronymes

AC	Autorité contractante
ACT	Association canadienne des traversiers
AMA	Arrangement en matière d'approvisionnement
ASFC	Agence des services frontaliers du Canada
BGCM	Bureau de la gestion de la commodité maritime
CCIM	Comité consultatif de l'industrie maritime
CGCC	Collège de la Garde côtière canadienne
CIM	Comité interministériel maritime
CMR	Collège militaire royal
CPN	Construction de petits navires
DG	Directeur général
DP	Demande de propositions
G à E	Gouvernement à entreprise
GC	Gouvernement du Canada
GCC	Garde côtière canadienne
GNL	Gaz naturel liquéfié
GRC	Gendarmerie royale du Canada
GRF	Gestion du rendement des fournisseurs
GT GRF	Groupe de travail sur la gestion du rendement des fournisseurs
GT MAM	Groupe de travail sur la modernisation des approvisionnements maritimes
IDEeS	Programme Innovation pour la défense, l'excellence et la sécurité
IRC	Indicateur de rendement clé
ISDE	Innovation, Sciences et Développement économique Canada (anciennement Industrie Canada)
IT	Inspecteur technique
MDN	Ministère de la Défense nationale
MRC	Marine royale canadienne
NPEA	Navire de patrouille extracôtière de l'Arctique
NSI	Navire de soutien interarmées
PPO	Plan de protection des océans
PV	Proposition de valeur
RCN	Région de la capitale nationale
RH	Ressources humaines
RIT	Retombées industrielles et technologiques
RRE	Travaux de réparation, de radoub et d'entretien
RS&DE	Programme d'encouragements fiscaux à la recherche scientifique et au développement expérimental
RT	Responsable technique
SES	Soutien en service
SSMPN	Secteur des services maritimes et des petits navires
SNCN	Stratégie nationale de construction navale
SPAC	Services publics et Approvisionnement Canada
TC	Transports Canada

Comité consultatif de l'industrie maritime



Résumé

Le présent rapport porte sur les délibérations et les résultats de la deuxième réunion du CCIM qui s'est tenue le 18 juin 2019 à Montréal entre le gouvernement du Canada et des représentants de l'industrie maritime. Les points suivants ont été abordés:

Groupe CWB (Canadian Welding Bureau):

- Le CWB se concentre sur les opportunités et les défis liés à la pénurie de soudeurs qualifiés dans l'industrie maritime canadienne
- Le succès du programme de soudage présentant un grand intérêt pour les membres
- Le CWB est en train de peaufiner sa stratégie de formation et souhaiterait que le CCIM, ainsi que les hauts dirigeants du gouvernement et leurs avis soient partagés.
- Le programme ACORN est établi en tant que programme national avec pour objectif principal de fournir du matériel de formation de classe mondiale et des programmes de soutien de manière totalement uniforme, transparente et responsable
- Un équipement de soudage automatisé souvent utilisé par des soudeurs qualifiés
- Fournir CCIM les informations de contact des membres du CWB.
- BGCM pour maintenir la connaissance de la situation sur l'évolution du programme du CWB
- CWB sera invité à présenter une mise à jour à la prochaine réunion du CCIM

Rapport d'Halifax:

- Les minutes sont publiées dans Buy & Sell, pour une distribution ultérieure au sein des organisations respectives
- "Propelling your Business" était une première expérience de la collecte d'informations en un seul endroit
- Suggestion qu'un employé fédéral peut pointer vers les tous les programmes offerts par le GdC serait utile
- CCC semble être absent du mandat
- BGCM pour ajouter CCC au mandat
- BGCM pour enquêter et mettre en évidence les personnes de contact qui pourraient le mieux expliquer les programmes respectifs

Aborder la capacité des ressources humaines:

- La demande de main-d'œuvre qualifiée sera supérieure à la disponibilité
- Nécessité de prendre des mesures pour remédier à la pénurie de main-d'œuvre qualifiée dans les six sous-secteurs
- Vieillesse et retraite
- Aperçu des enquêtes / analyses / résultats complets sur le marché du travail menés par ABCMI en Colombie-Britannique
- Les voies de l'action décrites

Comité consultatif de l'industrie maritime

- Demander au Gouvernement Fédéral de faire preuve de leadership dans l'élaboration d'une stratégie de ressources humaines visant à remédier aux pénuries
- Le BGCM doit entamer une conversation avec les instituts de la marine et les universités afin d'initier un dialogue visant à mieux faire connaître les métiers / carrières maritimes.
- BGCM pour cartographier les programmes de développement des compétences dans le commerce maritime des programmes débutants aux programmes avancés
- BGCM en coopération avec les membres du CCIM pour préparer une approche pour une étude

CanExport:

- Les membres du CCIM ont bénéficié des activités du programme d'expansion du marché

Nettoyage des coques dans l'eau (Hull):

- Actuellement, le gouvernement n'effectue normalement pas de nettoyage des coques dans l'eau
- Une eau non souillée réduit la consommation de carburant de 6 à 20% (réduit les gaz à effet de serre du même pourcentage) et diminue les performances d'exploitation du navire
- Aucune politique environnementale canadienne n'en place pour le nettoyage des coques dans l'eau mais il est nécessaire de protéger et de préserver l'environnement
- Le BGCM recherche les meilleures pratiques dans les différents segments de marché
- Le BGCM envisage de lancer une demande d'information de l'industrie pour recevoir ses commentaires

Renouvellement de la flotte et prolongation de la durée de vie des navires :

- Le Premier ministre a récemment annoncé plus de 15,7 milliards de dollars pour la recapitalisation de la flotte destinée à la construction de 18 grands navires
- 2B dollars investis dans l'entretien, radoubs et prolongation de la vie pour garder la flotte opérationnelle.

Questions émergentes:

- Le secteur maritime n'est pas reconnu en tant que segment de marché, le BGCM travaille avec des partenaires pour qu'il soit ajouté à la liste en 2021
- Nécessité de s'assurer que le secteur maritime est représenté dans les codes
- On a suggéré que la création d'une stratégie maritime fournirait un cadre pour la croissance et le maintien du secteur maritime canadien
- Le BGCM doit effectuer un examen des documents de stratégie et extraire des thèmes clés pour la connaissance de la situation par CCIM et être déposé en novembre.

La deuxième réunion du CCIM a été couronnée de succès, grâce à la participation active de l'industrie et des ministères partenaires. La prochaine réunion est prévue à Vancouver, le 13 Novembre 2019. Le tableau suivant présente le registre des actions de la réunion:

Comité consultatif de l'industrie maritime



	<u>Nom de l'élément d'action</u>	<u>Action Item Description</u>	<u>Action Item Status</u>
1	Coordonnées du CWB	Fournir les informations de contact des membres du CCIM au CWB.	
2	Activités du CWB	Le BGCM maintiendra la connaissance de la situation sur l'évolution du programme de la CCB	
3	Invitation du CWB	Le CWB sera invitée à présenter une mise à jour à la prochaine réunion du CCIM	
4	"Propelling Your Business" - mise à jour	CCC à ajouter pour l'exportation. Liaison entre les ministères du gouvernement et de l'industrie pour guider les entreprises dans la bonne direction pour les programmes, (BPME / RDA de) BGCM pour enquêter. S'il y a des programmes, dont l'industrie est éveillée, veuillez informer BGCM.	
5	"Propelling Your Business" - contacts	Le BGCM pour rechercher et mettre en évidence les personnes de contact qui pourraient le mieux expliquer les programmes respectifs	
6	Stratégie RH	Le BGCM doit entamer une conversation avec les instituts de la marine et les milieux universitaires afin d'initier un dialogue visant à mieux faire connaître les métiers / carrières maritimes.	
7	Stratégie RH	BGCM pour cartographier les programmes de développement des compétences dans le commerce maritime, des programmes de base aux programmes avancés	
8	Stratégie RH	BGCM en coopération avec les membres du CCIM pour préparer une approche pour une étude <ul style="list-style-type: none"> • Énoncé des besoins - Portée • Chemin critique • Objectifs notionnels • Calendrier théorique - Situation actuelle et future 	
9	Documents de stratégie	Le BGCM doit procéder à un examen des documents de stratégie et extraire des thèmes clés pour la connaissance de la situation par CCIM et être déposé en Novembre.	

Comité consultatif de l'industrie maritime

Vue d'ensemble

Le Comité consultatif de l'industrie maritime (CCIM) est le forum externe que le comité interministériel maritime (CIM) interne au gouvernement peut utiliser pour discuter des recommandations relatives à la construction et au maintien en puissance de petits bâtiments, ainsi que des possibilités et des défis auxquels le secteur maritime canadien et le gouvernement sont confrontés. En plus de fournir des conseils et des recommandations au CIM sur les plans et les actions à venir, le CCIM peut également établir des groupes d'experts à plusieurs niveaux afin de solliciter des commentaires et des avis plus détaillés sur des sujets pertinents pour des segments spécifiques.

Ce résumé, bien que non exhaustif, reprend les commentaires des représentants de l'industrie et des gouvernements sur les sujets constituant cette deuxième réunion.

1. Remarques d'ouverture et contexte

Charles McColgan, directeur général du MSSVS, président du comité CCIM

Le président souhaite la bienvenue à chacun des membres et fournit. Il a été souligné qu'en tant que président, il était attaché au succès du CCIM en surveillant les progrès. Il a souligné l'importance pour les membres que si le CCIM s'écarte de ce que les membres veulent voir, simplement lever le drapeau. Il a noté que le temps d'adhésion est important et précieux, de sorte que si nous sortons des rails, lui informer pour que personne ne perd son temps. Bien qu'il n'ait pas présidé la première réunion, il a vu le chemin clair et la grande opportunité d'avoir des impacts positifs sur la route à venir.

2. Groupe CWB - S'adapter aux besoins de l'industrie

Présenté par Michelle Stanford, vice-présidente principale du Groupe CWB

Ce segment de l'ordre du jour a été consacré à l'exploration des possibilités et des défis auxquels l'industrie maritime du Canada est confrontée à la pénurie de travailleurs qualifiés en soudure dans la construction navale. Les membres ont apprécié que le haut-parleur ait pu s'associer à distance pour faire cette présentation.

Mme Stanford a fourni un aperçu du CWB :

- Organisation à but non lucratif
 - Association de membres - 40 000
 - Organisme canadien de certification en soudage :
 - Conduite de la troisième vérification du parti et de tests de soudage
 - Approuver les normes de sécurité
- Pour les bénéficiaires (tout le produit va à une fondation de charité)
 - Programme d'éducation - ACORN: CWBi Acorn est une nouvelle initiative nationale visant à fournir une formation, des tests, une évaluation, des diplômes et un recrutement normalisés au niveau national. On peut le concevoir en mieux comme une plate-forme d'apprentissage flexible qui peut être facilement adaptée seule ou adaptée aux initiatives de formation existantes. Il s'agit d'un programme national, dont l'objectif principal est de fournir du matériel de formation de calibre mondial et des programmes de soutien d'une manière totalement uniforme, transparente et responsable. Il sera administré et géré de

Comité consultatif de l'industrie maritime

manière centralisée par le biais de CWB education du Groupe CWB au nom du secteur, des éducateurs et des étudiants souhaitant soutenir le programme. Directement administré par l'intermédiaire de CWB education, CWBi Acorn et ses programmes, ainsi que ses programmes de test / évaluation, sont gérés de manière totalement indépendante des activités du Groupe CWB et des processus de certification de l'entreprise et de qualification des soudeurs associés.

- Conseil en affaires
- Enregistrement ISO
- 7000 clients

- Nouvelle annexe marine :
 - Développement et mise en œuvre de la nouvelle annexe marine, mise à niveau des normes en vigueur
 - Il n'y aura plus besoin de double certification
 - Été prévu pour 2019

- Intention stratégique de former un consortium national de construction navale pour le soudage
 - Seaspan, Irving et Davie ont manifesté leur intérêt
 - Compétences des soudeurs et évaluation de l'entreprise
 - Programme de formation
 - Définir le processus pour l'excellence
 - Alliance internationale sur certains de ces sujets avec l'Australie et le Royaume-Uni - Collaboration transnationale
 - Les priorités
 - Construire des modèles de compétences pour les compétences uniques et spécifiques nécessaires au soudage dans la construction navale
 - Construire un programme d'évaluation des compétences en ligne et en personne pour augmenter l'efficacité et la productivité de l'embauche et de la formation
 - Concevoir le programme d'un programme d'éducation spécifique à la construction navale et le rendre accessible au niveau national
 - Former un programme de recrutement national pour les soudeurs qui manquent de compétences en construction navale
 - Plaider auprès du gouvernement pour obtenir un soutien financier pour la formation des soudeurs nécessaires
 - Étudier des partenariats internationaux avec
 - Prochaines étapes
 - Engagement du gouvernement
 - Engagement de la société de classe
 - Définir les priorités
 - Soutien financier sécurisé
 - Créer un groupe de travail
 - L'avenir des besoins des soudeurs NSS
 - Cadre de compétences
 - Développement de compétences
 - Recrutement pancanadien

Comité consultatif de l'industrie maritime

- Séance de questions et réponses :
 - Comment ces actions bénéficieront-elles aux petites et moyennes entreprises?
 - Cela aidera les plus petits ateliers à préfiltrer les soudeurs
 - Programmes de formation (virtuels)
 - Portail en ligne pour le soudage - les entreprises peuvent solliciter des soudeurs
 - Le CWB a-t-elle envisagé la robotique?
 - Nous nous concentrons sur l'aspect de soudage manuel pour l'instant, mais certaines entités aux États - Unis utilisent la robotique opérée par des soudeurs qualifiés.
 - Il a été observé que le programme du CWB semble être principalement axé sur les grands chantiers. Bien que de nombreux chantiers soient entretenus, il a été suggéré que le programme devrait englober tous les chantiers de toutes tailles, et pas seulement les quelques grands chantiers.
 - Bien que le CWB s'occupe de grands chantiers, elle s'efforce d'inclure les chantiers de toutes tailles.
 - Le CWB a-t-elle considéré à regarder l'immigration comme une solution à court terme pour le manque de ressources pour combler les lacunes?
 - Oui, le CWB travaille avec des partenaires pour évaluer les besoins. Par exemple, le financement vient d'être reçu pour une construction d'un programme nouveau venu de l'immigration.
 - Le CWB travaille pour identifier les pays qui ont des soudeurs qualifiés et la construction d'un programme de compétence des constructeurs de navires.

A la suite des discussions, la recommandation suivante a été proposée:

- 1) Fournir les coordonnées de l'adhésion de MIAC à CCB.
- 2) Le MCCMO maintiendra une connaissance de la situation sur l'évolution du programme de la CCB
- 3) LA CCB sera invitée à présenter une mise à jour à la prochaine réunion du MIAC.

Le CWB est en train de peaufiner sa stratégie de formation et souhaiterait que CCIM, ainsi que les hauts responsables du gouvernement et leurs avis soient partagés. De nombreuses discussions ont, ensuite, eu lieu sur l'apprentissage, les aspects économiques, la délocalisation et les problèmes rencontrés dans les domaines où la demande et les besoins sont élevés. Le domaine d'évaluation des compétences, la synergie avec les collègues et le potentiel d'un centre virtuel ont également été abordés.

3. Rapport d'Halifax

Charles McColgan, directeur général du MSSVS, président du comité CCIM

Cette partie de l'ordre du jour visait à examiner le registre des actions de la réunion du CCIM d'Halifax en mars 2019, à fournir une mise à jour et à répondre aux questions.

Comité consultatif de l'industrie maritime



	<u>Nom de l'élément d'action</u>	<u>Action Item Description</u>	<u>Action Item Status</u>
1	Pénurie de main-d'œuvre qualifiée - Groupe de travail RH	Le gouvernement et l'industrie maritime (tous les secteurs) sont en besoin urgent d'expertise technique et/ou formés du personnel qualifié (soudeurs, etc.). Un groupe de travail des ressources humaines ont mis sur pied le défi d'examiner et d'étudier les options et les synergies (avec d'autres ministères fédéraux, les provinces et les territoires, les universités, etc.) pour combler les lacunes. Le secrétariat du BGCM va enquêter.	BGCM a commencé à étudier l'approche pour faire face à la pénurie de main-d'œuvre qualifiée
2	Soutien à la présentation / financement pour la promotion de l'industrie à l'échelle internationale	L'industrie a souligné la nécessité de valoriser les réalisations accomplies dans le domaine des marchés publics. Le CCIM examinera le financement et d'autres facteurs à prendre en compte par l'industrie et le GC pour la promotion conjointe des produits et services de la mer canadiens lors d'événements internationaux. Le secrétariat du BGCM doit enquêter et assurer la liaison avec le GAC (et ISED le cas échéant) pour déterminer les programmes en place.	BGCM a préparé un mandat
3	Participation d'ISED au CCIM	Le CCIM devrait inclure un représentant d'ISED pour fournir des informations / perspectives sur un large éventail de sujets, y compris la politique de la DGI / VP, la BiC et les options de levier économique des exigences du gouvernement du Canada. L'application de la politique sur le contenu canadien aux sociétés d'État nécessite une enquête plus approfondie. Le président du CCIM invitera à la demande de l'industrie à participer au CCIM.	L'invitation a été envoyée et a été bien reçue, garantissant une participation future. En raison de priorités concurrentes, ISSED se joindra à la téléconférence.
4	Exemples de contrat PBL / PBC	Le secrétariat du BGCM se concertera avec la FCA sur des exemples d'APP / PBC en place pour des contrats avec la FCA, ainsi que sur la question de savoir s'ils possèdent une expérience au niveau du système / de la plateforme.	La FCA a fourni un bon exemple d'APP / PBC
5	Liens vers les programmes d'innovation	Il serait avantageux d'avoir tous les liens sur les programmes d'innovation sur un site Web. BGCM doit être en liaison avec ISSED pour vérifier la disponibilité / l'exhaustivité des informations.	BGCM vérifie et met à jour les liens et promulgués sur Achat-Vente

Comité consultatif de l'industrie maritime

Les membres se renseignent sur le niveau de confidentialité de la documentation du CCIM. Il a été souligné que les minutes sont publiées sur Buy & Sell, pour une distribution ultérieure au sein des organisations respectives. Si une question sensible est signalée au cours d'une réunion, il sera décidé si elle doit être incluse dans le compte rendu des discussions avec les membres.

Le président a souligné que "Propelling your Business" était une première expérience de la collecte d'informations en un seul lieu et qu'il manquait quelque chose pour informer le BGCM. Il a été mentionné que CCC semble être absent du mandat.

Il a été observé que pour obtenir le plus d'avantages et de la visibilité sur les programmes, il serait apprécié que comme groupe commercial de personnes qui avant au courant de ces programmes, leurs changements et nuances; pourrait guider l'industrie dans la bonne direction. Une personne ponctuelle serait une excellente idée. Le BGCM a fait remarquer que le BPME ou les agences de développement régional sont peut-être les bonnes personnes pour cela.

L'industrie a indiqué qu'une seule personne serait la meilleure solution. Ils ont suggéré qu'un employé fédéral qui peut pointer vers tous les programmes offerts par le GdC serait utile. Le CNRC a un portail de financement qui gère les programmes fédéraux.

A la suite des discussions, la recommandation suivante a été proposée:

- 1) MCMO pour ajouter CCC au mandat.
- 2) MCMO a rechercher et mettre en évidence la ou les personnes de contact qui pourraient le mieux expliquer les programmes respectifs.

4. Capacité de gestion des ressources humaines

Présenté par Alex Rueben, directeur exécutif, Association des industries maritimes de la Colombie-Britannique (ABCMI).

Ce segment de l'ordre du jour a été consacré à la communication des résultats de la récente étude d'information sur le marché du travail du secteur de la marine industrielle de la Colombie-Britannique. Dès le départ, il a été expliqué qu'ABCMI avait un rôle actif à jouer pour aider l'industrie et les employeurs à comprendre l'évolution de la demande du marché du travail au sein d'une économie diversifiée de la Colombie-Britannique.

L'approche comportait cinq phases distinctes mais interdépendantes, à savoir:

- Phase 1 - Engagement du secteur établir un partenariat et un leadership et une direction pour les projets.
- Phase 2 - Information sur le marché du travail - Mener des recherches sur l'information sur le marché du travail (IMT) à l'appui de l'élaboration de stratégies.

Comité consultatif de l'industrie maritime

- Phase 3 - Élaboration de la stratégie - Élaborer une stratégie globale du marché du travail pour traiter les problèmes et les recommandations identifiés lors de la phase d'IMT.
- Phase 4 - Mise en œuvre - Mettre en œuvre / tester les nouveaux outils et approches identifiés lors de la phase de développement de la stratégie.
- Phase 5 - Évaluation - Évaluation par un secteur de l'impact de la mise en œuvre du projet sur les problèmes du marché du travail du secteur.

L'étude a identifié six sous-secteurs d'intérêt, à savoir:

- ❑ **Construction, le réaménagement et la réparation de navires** comprennent les constructions neuves, la modernisation, la conversion, la maintenance, le soutien en service, la fabrication et la réparation des chalands et la fabrication industrielle.
- ❑ **Petite marine artisanale** comprend la construction de tous les loisirs, le plaisir, et les petites embarcations commerciales ou de gouvernement, y compris structures gonflables à coque rigide et submersibles. Comprend également tous les chantiers navals, les centres de réparation marine, les magasins de matériel pour bateaux, les maisons de courtage de yachts et les marinas qui effectuent également des travaux de réparation ou d'entretien.
- ❑ **Produits marins** comprennent tous les produits qui ont une application marine et sont utilisés par les entreprises du secteur maritime industrielle.
- ❑ **Science et la technologie océanologique** comprend l'instrumentation de recherche, autonome et véhicules sous - marins pilotés, observatoires câblés, bouées « intelligentes », l'acoustique marine et les énergies marines renouvelables.
- ❑ **Services industriels maritimes** comprend la réparation des infrastructures portuaires et de la marina, les infrastructures d'énergie renouvelable marine, plongée commerciale et véhicules sous - marins télécommandés, réparation sous - marine et études sous - marines, le dragage et le battage de pieux.
- ❑ **Services professionnels marins** comprennent l'ingénierie marine, architecture navale, droit maritime, conseil maritime, le développement de logiciels et de vente, ainsi que l'éducation et la formation autour des activités marines industrielles.

Les défis du marché du travail, bien que complexes, ont été décrits comme suit:

Demande de travail	Ressources Humaines	Offre de travail	Éducation et formation
Définition du secteur	La rétention des employés	Attraction du secteur	Formation spécifique à la marine
Cycles de l'industrie	Coût de la vie	Spécialistes/Experts marins	Formation croisée
			Formation technologique
			Préparation au travail
			Frais de formation

M. Rueben a fourni de nombreux détails sur les connaissances approfondies et les informations recueillies par le secteur au cours de l'étude, allant du sexe à l'âge, en passant par la composition autochtone.

Comité consultatif de l'industrie maritime

	15-24	25-39	40-54	55+
Total de l'industrie	5%	34 %	38%	23%
Services professionnels maritimes	7%	40%	32%	21%
Services industriels maritimes	5%	28%	48%	19%
Science et technologie océaniques	1%	52%	35%	12%
Produit Marine	4%	33%	38%	25%
Marine pour petits bateaux	11%	30%	39%	20%
Construction navale, radoub et réparation	4%	35%	35%	26%

M. Rueben a souligné la nécessité de penser de manière stratégique et non tactique. Les résultats montrent que l'industrie perd des compétences essentielles. Il a souligné la nécessité d'une meilleure visibilité sur les programmes et partenariats de développement des compétences dans le commerce maritime.

Il a souligné l'importance de capturer les données à l'échelle nationale et qu'il existe un certain nombre d'études pouvant être exploitées. Il a mentionné que le Dr. Sherry Scully avait travaillé dans ce domaine. Pour réussir, il a mentionné qu'il est nécessaire d'engager des partenaires clés (gouvernement, du milieu universitaire, industrie ...). Il a été souligné qu'il était nécessaire de:

Développer une stratégie marketing «jeunesse» à l'échelle de l'industrie

- manque de combat de sensibilisation / perceptions erronées; favorisera une main-d'œuvre locale;
- Concentrez-vous sur K-12.

Développer des stratégies intégrées de «parcours de carrière»

- aidera les entreprises à la planification de la relève, notamment en ce qui concerne les postes de direction (taux de remplacement de 84%);
- aide à attirer de nouveaux travailleurs.

Investir dans des sources de travail locales

- femmes et les travailleurs autochtones sont sous-représentés;
- élaborer des programmes qui favorisent la formation et l'utilisation des sources locales de travail non traditionnel.
- mettre en place un comité des ressources humaines pour superviser les questions de main - d'œuvre à l' échelle du secteur**
- mettre l' accent sur l' amélioration des programmes de formation;

Comité consultatif de l'industrie maritime

- surveiller la concurrence avec les autres industries (construction, pétrole et gaz, par exemple).
- rôle de coordination - entre le gouvernement, l'industrie, les établissements d'enseignement.
- développer standardisée certification de l'industrie**
- améliorer la visibilité de l'industrie (programme est répertorié sur les sites d'associations comme ITA);
- aidera aux efforts de recrutement (les travailleurs de d'autres secteurs peuvent être plus disposés à travailler dans le secteur)
- aide à la rétention (des diplômés reconnus encourageront les travailleurs à investir dans leur carrière et à rester dans l'industrie).

Il a souligné la nécessité de comprendre comment informer les écoles sur le plan systématique, car, actuellement, il faut traiter avec chaque commission scolaire, puis avec chaque école. Cela s'est avéré difficile, car ce n'est pas une entité. De plus, il y a beaucoup d'obstacles à atteindre les jeunes - parents / conseillers, etc. Des inquiétudes ont été exprimées concernant le fait que les petits chantiers navals pourraient également résister aux changements de comportement / d'approche. On sait également que la main-d'œuvre n'est pas très mobile, d'où la nécessité d'appliquer des solutions locales. Cela obligera l'approche à penser dans un sens plus large d'une stratégie nationale, à appliquer des solutions locales qui englobent des réalités géographiques. L'industrie maritime n'est pas connue des jeunes et il reste nécessaire de la promouvoir auprès des jeunes de manière à se connecter avec eux (i.e. jeux, médias sociaux, etc.). Cela a été fait avec un certain succès dans le secteur forestier avec des vidéos / outils. Il a suggéré que nous examinions d'autres industries qui rencontrent les mêmes problèmes. Ils pourraient avoir les meilleures pratiques à partager. ABCMI est disposée à partager ce qu'elle a fait jusqu'à présent et serait disposée à tirer parti de la méthodologie et de l'approche pour mieux encadrer l'étude. Il sera important d'avoir des objectifs clairs et des objectifs à long et à court terme.

Les membres ont souligné que l'un des problèmes est que toutes les provinces ne collaborent pas pour résoudre les problèmes et que les approches en matière de certification et de formation diffèrent. Il faut des incitations pour attirer et former. Il a été observé que les collèges communautaires ne bénéficient pas tous des mêmes avantages. On a fait remarquer que le gouvernement fédéral avait besoin de leadership. Bien que tout le monde sache qu'il existe des défis, il manque néanmoins des données fiables pour justifier les actions requises dans tout le pays.

La conversation des membres a ensuite porté sur les emplois futurs, ce qui nécessitera une prévoyance stratégique supplémentaire pour déterminer où vont les choses dans 20 ans. La stratégie devra prendre en compte l'analyse future des emplois effectuée par RBC, Deloitte et d'autres. Le rôle de l'industrie dans les nouvelles technologies, sensibiliser le secteur, ne peut être délégué à l'attente du gouvernement. Il est nécessaire de réfléchir à ce qui doit être fait pour attirer les chantiers navals à la cause. Une pollinisation intersectorielle est nécessaire pour attirer les experts en matière et unir ses efforts pour améliorer l'image du secteur. Comment nous attirons et changeons l'image? Il existe

Comité consultatif de l'industrie maritime

certaines meilleures pratiques telles que Mes Games (<https://www.mes-games.com>) de Suède - y compris la construction de bateaux dans l'un de leurs jeux .

Le président et les membres ont convenu qu'il était nécessaire de cibler la portée, potentiellement autour de la construction navale, et qu'elle devait être claire. Il pourrait être nécessaire de collecter des données supplémentaires et le président s'est enquis du taux de réponse des entreprises (moins de la moitié des entreprises interrogées). Ce taux de réponse peut être déterminé par «quels sont les avantages pour eux? Financement, opportunités de financement, solutions proposées, etc. ». Il a été souligné qu'il serait également possible de faire participer d'autres domaines sous-engagés ou sous-employés. Pour réussir, il faut penser à l'avenir pendant 20 à 30 ans et doter la future main-d'œuvre des compétences qui seront nécessaires, tout en tenant compte des compétences nécessaires pour faire face à une flotte et à des technologies vieillissantes.

A la suite des discussions, la recommandation suivante a été proposée:

- 1) MCMO entamera une conversation avec les instituts et le milieu marin pour entamer un dialogue afin de sensibiliser d'avantage aux métiers/carrières maritimes.
- 2) MCMO pour cartographier les programmes de développement des compétences en commerce maritime du niveau d'entrée aux programmes avancés.
- 3) MCMO en coopération avec les membres du MIAC pour préparer une approche pour une étude.
 - énoncé des besoins
 - Chemin Critique
 - Objectifs théoriques
 - échéanciers théoriques- situation actuelle et future

5. Diversification vers de nouveaux marchés avec le programme pilote CanExport

Présenté par Taraneh Bayat-Mokhtari, agente principale du programme CanExport, Affaires mondiales Canada

Ce segment de l'ordre du jour visait à répondre à la demande d'informations de l'industrie au sujet des divers programmes de financement fédéraux offerts à l'industrie.

Le CanExport est offert par le CNRC un d GAC I ancé en 2016 spécifiquement pour aider le Canada à ce diversifier.

- L'objectif est la diversification du marché
- Destiné à la diversification géographique seulement
- 98% des entreprises sont éligibles, mais la plupart des entreprises ne le savent pas
- Conçu pour être flexible
- Les catégories de financement reçues incluent
 - Frais de voyage
 - La participation est foires commerciales

Comité consultatif de l'industrie maritime

- Adapter les outils du marché
- Étude de marché
- L'application est en ligne
- Taux d'approbation est de 70%
- N'a pas besoin d'être remboursé
- Service des délégués commerciaux
 - Branche export du GAC
 - Travailler avec eux renforcera votre candidature
 - Ils peuvent également aider avec les accords commerciaux

6. Nettoyage des sous eaux (Hull)

Innovation et écologisation, Marc Baril, BGCM

Ce segment de l'ordre du jour est destinés à fournir une mise à jour aux membres CCMI à l'initiative du gouvernement de créer un programme de nettoyage sous - marin à Hull d'une manière durable et respectueuse à l'environnement. Ce travail est réalisé avec l'aide d'un collègue de SPAC, M. André Godin, et d'un groupe de travail composé d'intervenants de la GCC et du MDN.

- Aperçu de la situation actuelle et des projets futurs :
 - Actuellement, le gouvernement n'effectue pas normalement le nettoyage sous l'eau.
 - L'eau encrassée enregistre 20.6% sur la consommation de carburant (réduit les gaz à effet de serre du même pourcentage) et diminue les performances de fonctionnement de la cuve.
 - À l'heure actuelle, aucune politique environnementale canadienne en matière de nettoyage des sous eaux n'est en place, mais il est nécessaire de protéger et de préserver l'environnement. La réglementation en vigueur est limitée, mais nous collaborons avec les organismes de réglementation pour résoudre ces problèmes.
 - Nous évoluons vers 12 frontières d'éco-régions au Canada, ce n'est plus un seul plan d'eau; 12. À Halifax, les espèces qui ne se trouvent pas dans le nord sont considérées comme envahissantes et leur prolifération doit être limitée.
- Considérations sur la solution :
 - Capturer l'eau souillée (contaminants et organismes vivants) résultant du nettoyage de l'eau.
 - Nécessité de s'assurer qu'aucune espèce envahissante ne contamine l'eau
 - Le nombre limité d'entreprises qualifiées disponibles au Canada ne semblent pas représenter l'éventail complet des possibilités
 - Certains pays n'autoriseront PAS les navires ne respectant pas certaines normes de fouling dans leurs eaux.
 - La Nouvelle-Zélande a commencé à refuser l'entrée de navires de commerce et de navires militaires dans ses eaux sans nettoyage, ce qui deviendra probablement la nouvelle norme.
- Objectifs de la solution proposée pour le nettoyage sous l'eau.
 - Réduire les émissions de GES

Comité consultatif de l'industrie maritime

- Augmenter l'efficacité énergétique (6-20% d'amélioration)
- Aider à répondre aux attentes de performance d'un navire.
- Créer des emplois verts
- Contrôler les espèces envahissantes
- Limiter les dommages à l'environnement

BGCM recherche les meilleures pratiques dans les différents segments du marché. Veuillez indiquer à BGCM s'il existe des solutions intéressantes. Le BGCM envisage de publier un RFI de l'industrie pour recueillir ses commentaires et consulter l'Organisation maritime internationale (OMI). Nous prévoyons d'engager le CNRC à soutenir les essais et à élaborer une stratégie nationale et internationale de nettoyage des sous-eaux. De nouvelles peintures sont disponibles (Sea Life 1000 ne recueille pas les salissures), il existe une prévention des salissures et un nettoyage. D'autres composés émergents, tels que le graphène, qui peuvent favoriser la prévention de l'encrassement. Ces matériaux devront être revus dans le futur à mesure que les résultats des tests deviennent disponibles.

7. Renouvellement de la flotte et prolongation de la durée de vie des navires

Sam Ryan, Garde côtière canadienne

M. Ryan était heureux d'annoncer que le Premier ministre avait récemment annoncé plus de 15,7 milliards de dollars pour la recapitalisation de la flotte. Cette annonce passionnante appelle à la construction de 18 grands navires:

- 16 navires polyvalents
- 2 nouveaux navires de patrouille offshore
- Conception de navires multimissions semi-hauturiers d'une nouvelle classe inférieure à 1 000 tonnes

Cela représente le plus gros investissement jamais réalisé dans la Garde côtière canadienne. Néanmoins, la flotte actuelle doit satisfaire aux exigences de la GCC et du MPO jusqu'à ce que des remplacements soient disponibles.

De même, plus de 2 milliards de dollars seront également investis dans la maintenance, le réaménagement et la prolongation de la durée de vie afin de maintenir la flotte en exploitation. Le financement des travaux de réaménagement / rénovation / prolongation de la durée de vie couvrira les mises à jour négligeables des navires et il y aura des divisions réduites entre les travaux de réaménagement / remise en état / prolongation de la durée de vie pour assurer des projets plus rationalisés. L'industrie devrait s'attendre à ce que la plupart des gros navires fassent l'objet d'une période de travail d'une année précédée de deux ans de planification. La GCC reste déterminée à travailler en étroite collaboration avec l'industrie maritime et les autres ministères pour optimiser la main-d'œuvre et les espaces de quai. Les membres de l'industrie se sont enquis des dépenses engagées pour les classes de navires, en particulier les 1200. Il a été observé qu'aucune annonce n'avait été faite à ce sujet à ce jour. Les représentants de l'industrie ont demandé si les nouveaux navires engloberaient les nouvelles technologies. Oui, la GCC examine actuellement les moteurs de la technologie. Les considérations incluent le domaine des technologies possibles, existantes, disponibles et respectueuses

Comité consultatif de l'industrie maritime

de l'environnement et responsables. Aurait-il une demande de renseignements pour ces nouveaux navires CCG ? M. Ryan a souligné que la GCC avait consulté les intervenants et était parvenue à la conclusion que la GCC ne procéderait pas à une demande de renseignements, car des défis avaient déjà été soulevés. Nous avons vu ce que la marine a fait. Nous n'avons pas de navire précis qui s'acquitte de ces fonctions, mais nos équipes chargées de la politique étudient les technologies émergentes et les capacités futures et nous prendrons une décision en fonction de ce qu'elles peuvent faire pour les deux services et les nouvelles constructions.

8. Problèmes émergents

Marc Baril, Cindy Soyland, BGCM

ISDE par téléconférence: Denis Bourque, Sharon Irwin et Lindsay Bisson

- Marine n'est pas reconnue comme un segment de marché, BGCM travaille avec des partenaires pour qu'elle soit ajoutée à la liste en 2021. Dans la mesure du possible, nous devrions adopter une catégorie à 1 ou 2 chiffres. Il est nécessaire de s'aligner au niveau sectoriel
- Présentement ventilé par profession et non par segment de marché
- Un programme pour toutes les RDA pour le moment (les termes de référence sont les mêmes pour toutes les RDA au Canada), l'approche peut différer pour soutenir le système écologique local, mais le programme est le même. Il a été souligné que le document de stratégie « Grow West » ne mentionne pas le secteur maritime et que le salon Oceano Logy en mars 2020, sur les 20 emplacements disponibles dans le pavillon du Canada, 16 étaient destinés au Canada atlantique, 4 à l'APECA et CanExport. Cela diffère de la stratégie de croissance de l'atlantique qui comprend dix sous-secteurs, océan, plan pluriannuel pour les exportations / croissance et 2-3 projets pilotes. Celles-ci soulignent la nécessité d'élever le secteur maritime pour parvenir à une approche équitable.
- Programme de mécanisme de financement structuré - Intérêt pour rétablir le programme? Le programme a cessé de fonctionner en 2013 et a atteint son objectif. Il ne sera probablement pas rétabli à l'heure actuelle, étant donné les autres programmes existants et le SNRS.
- Il a été mentionné que les membres et tous les ordres de gouvernement devraient plaider en faveur de l'achat au Canada, mais la réalité est que les propriétaires de navires et les sociétés d'État peuvent construire à l'étranger et que le Canada doit se concentrer sur tout ce qu'il peut faire pour devenir mondialement efficace et retrouver ce travail.
- Il a été suggéré qu'un répertoire annuel des projets serait utile, fournissant une liste des projets clés dans les projets de construction / réaménagement / réparation de navires. Il a été noté que ce type d'information est disponible pendant la session Outlook chez Mari-Tech et que cette information est disponible. dix publiés sur Buy & Sell.
- MDN: flottes de taille moyenne pouvant interagir en fonction de la capacité d'accueil de différents chantiers; les grandes flottes ont un horaire défini; une image holistique de la capacité et de la demande serait nécessaire. Ce sujet devra être réexaminé. Dans le même ordre d'idées, est-il nécessaire de créer un répertoire des chantiers navals? (Capacité, accepter de nouveaux travaux / projets, etc.) - Répertoire existant de Tim Colton. Le député de SNC Lavalin fait observer qu'il a une liste de capacité des chantiers navals a n de capacité d qui pourrait être en mesure de partager.
- Il a été suggéré que la création d'une stratégie maritime serait de fournir un cadre autour de la croissance et du maintien du secteur maritime du Canada; accroître la visibilité pour guider le

Comité consultatif de l'industrie maritime

gouvernement dans l'élaboration des politiques. Création d'une stratégie marine - Le forum a demandé à la nécessité d'établir une stratégie nationale intégrée semblable à la «stratégie maritime 2050 au Royaume - Uni - Stratégie pour l'industrie marine ou la stratégie maritime? Il a été observé que la SSN serait achevée dans 20 ans, alors quoi? Une stratégie à long terme est nécessaire sous la direction du gouvernement, allez au-delà des SNS. Le président a fait observer que la création d'une stratégie maritime serait un outil utile, il a été noté que cela pourrait bien être un moyen / long er - TERM objectif qui peut évoluer à travers les discussions CCMI et au bon niveau de maturité des discussions pourraient être abordées. Néanmoins, il serait utile de mieux comprendre les divers documents de stratégie dans le domaine marin. Il a été proposé que le CCIM veuille envisager des objectifs limités pour la première année, les trois principales priorités et, dans les trois ans, établir une stratégie sur 20 ans.

- Les tarifs appliqués sur les chantiers sont inférieurs à ceux du garage - vous aimeriez bénéficier des services de votre voiture à nos tarifs. Il devrait être envisagé de fixer le taux de travail par heure.

A la suite des discussions, la recommandation suivante a été proposée:

- 1) Nécessite de s'assurer que la marine est représentée dans les codes
- 2) MCMO procédera à un examen des documents de stratégie et extraira les thèmes clés pour la connaissance de la situation par le MIAC et déposé en Novembre .

9. Remarques de clôture

Charles McColgan, président du comité CCIM, table ronde

Le président a remercié tous les participants et a déclaré qu'il appréciait sincèrement les contributions de chacun. Il a ensuite sollicité les commentaires sous forme de table ronde. Il a informé les membres que la prochaine réunion aura lieu à Vancouver le 13 Novembre.

Comité consultatif de l'industrie maritime



Une annexe A

CCIM Participants

Associations industrielles:

- Association des industries marines de la Colombie-Britannique (ABCMI) - **Alex Rueben** - directeur exécutif
- Association de l'aérospatiale et de la défense du Canada atlantique (ACADA) - **Richard Billard** - président et chef de la direction
- Institut canadien de génie maritime (CIMarE) - **Mario Rossi** et **Bud Streeter**, président honoraire
- Association des constructeurs de bateaux de la Nouvelle-Écosse (NSBA) - **Jan Fullerton** - Directrice exécutive (entrant)

Représentants du segment de marché de l'industrie maritime:

- In-service support (2);
 - ✓ Secunda Canada - **Darrell Sheppard** - président et chef de la direction
 - ✓ Opérations et maintenance de SNC-Lavalin Inc. - **Clint Laidlaw** - Directeur principal, Développement des affaires
- Réparation, remise en état et maintenance (2);
 - ✓ Canada Maritime Engineering Limited - **Ray Gallant** - Vice-président des opérations
 - ✓ NEWDOCK, Chantier naval de St. John's Limited - **Richard Eddy** - Directeur des opérations
- Construction de petits navires (2);
Chantier Naval Forillon Inc - **Jean-David Samuel** - Président-directeur général affaires
- Architecture / ingénierie navale (1); et
 - ✓ Genoa Design International Ltd. - **Leonard Pecore** - Fondateur et président du conseil d'administration
- Chaîne d'approvisionnement (1)
 - ✓ Wartsila Canada - **Pieter Groot** - Gestionnaire de contrats

Représentants des ministères:

- Services publics et Approvisionnement Canada - **Charles McColgan**, directeur général, Secteur des services maritimes et des petits bâtiments
- Ministère de la Défense nationale (MDN) - **Commodore Christopher Earl** - Directeur général, Gestion du programme d'équipement maritime
- Garde côtière canadienne (GCC) - **Sam Ryan** - Directeur général, Services techniques intégrés
- Garde côtière canadienne (GCC) - **Cliff Harvey** - Directeur par intérim, Génie maritime
- Gendarmerie royale du Canada (GRC) - **Darren Mierau** - Directeur national, Flotte marine
- Transports Canada (TC) - **Mike Freeman** - Gestionnaire régional, Services techniques