



Comité consultatif de l'industrie maritime

Comité consultatif de l'industrie maritime (CCIM)



Réunion hybride – Vancouver (Colombie-Britannique) et
MS Teams
Les 4 et 5 novembre 2021

Document préparé par :

Services publics et Approvisionnement Canada
Bureau de la gestion de la commodity maritime



Comité consultatif de l'industrie maritime

Acronymes

ABCMi: Association of British Columbia Marine Industries (*Association des industries maritimes de la Colombie-Britannique*)

ACT: Association canadienne des traversiers

AMA: Arrangement en matière d'approvisionnement

BGCM: Bureau de la gestion de la commodité maritime

CAADA: Conseil pour l'avancement des agents de développement autochtones

C.-B.: Colombie-Britannique

CCIM: Comité consultatif de l'industrie maritime

DAMA: Demande d'arrangement en matière d'approvisionnement

EBAD: Épaves et bâtiments abandonnés ou dangereux

FGV: Fonds pour un gouvernement vert

GC: Gouvernement du Canada

GCC: Garde côtière canadienne

GES: Gaz à effet de serre

GT: Groupe de travail

GTIPB: Groupe de travail interministériel sur les petits bateaux

Guide des CUA: Guide des clauses et conditions uniformisées d'achat

IRC: Indicateurs de rendement clés

ISDE: Innovation, Sciences et Développement économique

MDN: Ministère de la Défense nationale

MCI: Moteur à combustion interne

N.-É.: Nouvelle-Écosse

OTAN: Organisation du Traité de l'Atlantique Nord

PAA: Plan d'avantages pour les Autochtones

PFACFC: Programme fédéral d'approvisionnement de carburant à faible teneur en carbone

PME: Petites et moyennes entreprises

PVUN: Prolongation de la vie utile du navire

R et D: Recherche et développement

RIT: Retombées industrielles et technologiques

RH: Ressources humaines

R.-U.: Royaume-Uni

SCT: Secrétariat du Conseil du Trésor

SES: Soutien en service

SNCN: Stratégie nationale de construction navale

SPAC: Services publics et Approvisionnement Canada

SCT: Secrétariat du Conseil du Trésor

TC: Transports Canada

VPA: Volet sur la participation des Autochtones

RÉUNION DU CCIM – JOUR 1

Le 4 novembre 2021, de 8 h 15 à 15 h 30 (HAP)
Vancouver (C.-B.) et MS Teams

Harmonisation des politiques des gouvernements fédéral et provinciaux en matière de construction navale au Canada

Examiner les possibilités pour le gouvernement fédéral de favoriser les politiques de construction au Canada dans tous les secteurs (gouvernement provincial et secteur commercial)

- Il faut maintenir la construction navale et l'expertise connexe au Canada pour renforcer l'industrie.
- Il y a une méconnaissance et un manque de sensibilisation au sein des gouvernements et du grand public. Les investissements au Canada auront des avantages économiques, comme de récolter des impôts au Canada.
- Réponse de SPAC : La préparation du contenu de la Conférence sur les perspectives d'approvisionnement maritime progresse; on y a ajouté l'exposé du gouvernement de la C.-B. Nous continuerons à encourager les gouvernements provinciaux, territoriaux et municipaux à participer aux futures conférences sur les perspectives d'approvisionnement.
- Bien que nous sommes favorablement à l'idée de construire au Canada, le problème réside dans la capacité et l'aptitude à le faire : d'ici 8 à 10 ans, nous prévoyons plus de 10 G\$ pour les nouvelles constructions, les réaménagements, etc. Certains navires seront construits au Canada, d'autres à l'étranger. Ainsi, un leadership et un financement accrus de la part du gouvernement sont nécessaires pour continuer à renforcer les capacités.
- Tous les processus d'approvisionnement doivent être ouverts et inclusifs pour les constructeurs de différentes tailles. Compte tenu des délais et des exigences relatives aux soumissions, les grandes entreprises ont plus de facilité à soumissionner les marchés du GC, mais il pourrait être possible d'utiliser l'immigration pour renforcer les capacités une fois que les contrats sont attribués à des entreprises canadiennes (par exemple, une association maritime fédérale a été mise sur pied en Nouvelle-Zélande pour renforcer l'industrie et en assurer la croissance afin qu'elle devienne un acteur international).
- Les politiques fédérales ne sont pas harmonisées aux politiques provinciales/territoriales et municipales. Les PME essaient de se tailler une place dans les chaînes d'approvisionnement et de se faire connaître des grandes entreprises pour récolter de petits contrats pour les pièces, etc. Construction en C.-B. : des mesures radicales sont nécessaires pour encourager la construction en Colombie-Britannique.

Dans l'ensemble, le groupe a été très satisfait de l'exposé de la C.-B. pendant la Conférence sur les perspectives d'approvisionnement maritime et a approuvé la participation d'autres gouvernements provinciaux et municipaux à d'autres séances.

Comité consultatif de l'industrie maritime

	Il a également été noté que le programme de PVUN favorise les PME et que le volume des besoins futurs sera important.
<p>Situation actuelle et future en ce qui concerne les épaves et les bâtiments abandonnés ou dangereux (EBAD)</p>	
<p>Situation actuelle et outils Avenir du programme anticipé</p>	<p>Exposé :</p> <ul style="list-style-type: none"> Cinq (5) mesures clés : <ol style="list-style-type: none"> NOUVELLE LOI : <i>Loi sur les épaves et les bâtiments abandonnés ou dangereux</i> (TC/GCC) RÉPERTOIRE NATIONAL et ÉVALUATION DES RISQUES - bâtiments problématique (GCC) AMÉLIORATION DES SYSTÈMES D'IDENTIFICATION DES PROPRIÉTAIRES DE BÂTIMENTS : Permis d'embarcation de plaisance (PEP) et immatriculation des bâtiments (TC) PROGRAMMES DE FINANCEMENT à court terme pour l'enlèvement des bâtiments, l'éducation et la recherche; FONDS POUR LA REMÉDIATION LIÉE AUX NAVIRES FINANCÉ PAR LES PROPRIÉTAIRES à long terme (TC/GCC) Stratégie nationale d'approvisionnement pour traiter les EBAD À l'heure actuellement, trois (3) AMA : 1 –Services maritimes techniques, novembre 2020. Mis à jour d'ici la fin novembre; 2 –Services d'élimination de petits bâtiments, clôture le 22 novembre 2021. Sera utilisé d'ici janvier 2022, si possible (travaux saisonniers); 3 –Services de recyclage et d'élimination de bâtiments de taille moyenne ou grande, début de la consultation de l'industrie au début janvier 2022, pour un affichage à la fin du mois. Sélection des soumissionnaires pour garantir un contenu autochtone. Plan des avantages pour les Autochtones (PAA) pour accroître la participation des Autochtones aux marchés relatifs aux EBAD. <p>Questions et discussion :</p> <ul style="list-style-type: none"> Q : Dans le cadre des prochaines DAMA, est-ce que les entreprises non autochtones devront intégrer des PAA dans leur soumission pour se qualifier? R : Non, cela ne fait pas partie de l'AMA. Q : Comment le projet est-il mis en œuvre dans l'Ouest canadien? Comment l'ABCMI peut-elle aider à mettre en relation l'industrie et les communautés/entreprises autochtones grâce au soutien du CAADA et de SPAC? R : Des séances de consultation nationale seront organisées pour tirer parti des outils existants. Le CAADA mènera les consultations dans les communautés autochtones, alors que SPAC continue de préparer les prochaines étapes, notamment déterminer la façon dont l'information sera partagée et comment les PAA seront utilisés. SPAC espère que tous les outils seront prêts d'ici le milieu de l'hiver. Q : Y a-t-il d'autres initiatives visant à éliminer les EBAD? Comment se passe la coordination entre les gouvernements municipaux/provinciaux et fédéral?

Comité consultatif de l'industrie maritime

	<p>R : Il y a différentes sources de financement disponibles, l'autorisation de TC est requise avant de prendre possession d'un navire pour l'enlèvement par un tiers, l'élimination, etc.; l'approbation en vertu de l'article 38 est requise, ce qui représente un défi lorsqu'il s'agit d'appliquer plusieurs sources de financement; il n'y a pas encore de processus officiel en place.</p> <ul style="list-style-type: none"> Q : En ce qui a trait à la cible de 5 % de contenu autochtone, quel est le lien avec le VPA? <p>R : Le PAA est très similaire au VPA, car ils soutiennent tous deux l'objectif du gouvernement de tirer parti des dépenses publiques pour favoriser la croissance des entreprises autochtones.</p> <ul style="list-style-type: none"> Q : Y a-t-il des AMA pour l'élimination des vieux navires applicables aux ministères du gouvernement fédéral? <p>R : Tous les travaux d'élimination, y compris l'élimination des navires du Canada, seront soumis à ces AMA.</p>
<h2>Stratégie générale de gestion des RH maritimes pour le Canada</h2>	
Exposé sur les RH maritimes	<p>Exposé :</p> <ul style="list-style-type: none"> On présente l'approche nationale pour relever les défis en matière de capacité des ressources humaines dans le secteur maritime. L'accent est mis sur trois piliers (promotion et sensibilisation, renforcement de la communauté, perfectionnement de la main-d'œuvre). Un comité directeur a été créé pour examiner les lacunes cernées par l'industrie entre les différents ministères afin d'élaborer des solutions et de fournir du soutien. Un sous-groupe de travail sur les RH du CCIM a été mis sur pied pour se tenir à l'affût des nouveaux défis et nous informer des nouvelles initiatives de l'industrie; un forum où les participants au GT peuvent partager des expériences et des connaissances. Des plans d'action ont été établis pour répondre aux besoins cernés (en cours, planifiés et achevés; industrie et gouvernement fédéral). Des données sur les secteurs concurrents qui utilisent le même bassin de main-d'œuvre que le secteur maritime ont été recueillies. Promotion et sensibilisation : division du travail entre l'industrie et le gouvernement fédéral; c.-à-d. image de marque du SNCN/document d'une page sur les projets partageables. Création de liens au sein de la collectivité : la première réunion a été très instructive en raison du partage d'informations et d'expériences entre les participants. Une plateforme de collaboration sera mise en place pour permettre le partage d'informations, de documents, d'événements industriels, d'inventaires de données, de programmes et d'initiatives; elle sera ouverte à tous les intervenants du secteur maritime (guichet unique). Perfectionnement de la main-d'œuvre par des formations et des cours, élaboration de parcours professionnels.

Comité consultatif de l'industrie maritime

- Fin 2021/début 2022 : mise en place d'une plateforme de collaboration.
- Présenter les plans d'action à la direction générale pour qu'elle approuve la poursuite des travaux.

Questions et discussion :

- Q : Les entreprises sont confrontées à un manque de main-d'œuvre dans tous les domaines du secteur maritime, car le nivellement vers le bas crée une bulle. Où en est le perfectionnement de la main-d'œuvre? Il est nécessaire de retenir les gens pour qu'ils progressent dans leur carrière et restent dans l'entreprise sans avoir à partir pour gagner plus d'argent dans une autre entreprise ou un autre secteur. Faciliter le processus d'immigration permettrait d'élargir notre bassin de main-d'œuvre. Existe-t-il un moyen d'encourager les entreprises qui ont une vision stratégique? Comment le gouvernement du Canada peut-il aider l'industrie?

R : Des données qualitatives pour établir les parcours professionnels et maintenir l'engagement des employés envers leur employeur/secteur; la stratégie comporte deux volets : les défis en matière de RH de l'industrie maritime et les défis en matière de RH du GC pour soutenir la SNCN : il y aura des recoupements dans la stratégie pour retenir les employés et les perfectionner.

- Q : Pilier des données : Comment définissez-vous la réussite de ce projet? Comment déterminerons-nous les progrès?

R : Nous avons élaboré un modèle logique pour la stratégie des RH de la SNCN et nous établissons les mesures de rendement : les IRC pour chaque résultat ont été cernés. Avant de pouvoir fixer des objectifs, nous avons besoin de données sur la situation actuelle comme base de référence (capacité du GC et de l'industrie).

- Il faudra tenir compte de principes directeurs afin qu'il n'y ait pas de répercussions sur d'autres industries. Puissance de la collaboration et du partenariat à l'échelle nationale : possibilité d'élargir le GT pour que davantage de partenaires industriels collaborent plutôt que de se faire concurrence.
- Un partenariat avec COVE, COAST ou l'ABCMI sur la côte ouest serait logique pour attirer un sous-ensemble de personnes dans des projets d'innovation/création.

- Q aux membres du CCIM : Qu'en est-il des bassins d'emploi non traditionnels pour favoriser une main-d'œuvre plus inclusive? Quelqu'un a-t-il tiré parti de programmes gouvernementaux et quel est votre avis?

R : Nous avons embauché des personnes d'autres secteurs, leur avons donné une formation polyvalente et avons ensuite proposé des programmes de formation en cours d'emploi. Il faut beaucoup de travail pour élaborer un programme de formation et faire participer les gens de façon créative afin de maintenir leur intérêt, mais c'est très efficace.

R : Des cours conçus grâce à des fonds gouvernementaux au sein du secteur. C'est notamment ainsi que l'ABCMI a été créée.

- Le gouvernement commencera à faire bouger les choses et à donner de l'élan, puis il soutiendra l'industrie. Le gouvernement du Canada n'est pas le meneur, mais il est là pour aider l'industrie.
- Lancer une campagne de communication sur la côte est axée sur les jeunes et les nouveaux arrivants au Canada; travailler avec les communautés pour cerner les

Comité consultatif de l'industrie maritime

	<p>défis et les aider à perfectionner leurs compétences; aider les anciens militaires à faire la transition; mettre en place des programmes de transition; financer une initiative intersectorielle sur le marché du travail entre la mi-novembre et la fin mars 2022.</p>
<p>Atténuation du risque de fluctuation du taux de change dans les contrats pluriannuels</p>	
<p>Appliquer la clause C3010T aux contrats à court terme uniquement (contrats pluriannuels exclus) Effets sur les contrats à long terme</p>	<ul style="list-style-type: none"> • En prenant par exemple un contrat portant sur la PVUN, pourrions-nous inclure l'application de C3010T dans les contrats à long terme pour assurer l'uniformité? • La politique est normalement appliquée de manière générale; on suppose que les contrats à long terme ne comportent pas d'évaluation de la chaîne d'approvisionnement; pendant le processus d'invitation à soumissionner, il doit y avoir plus de consultations pour aider à assurer l'uniformité. • Lorsqu'il a un aspect international dans la chaîne d'approvisionnement, nous le précisons dans l'invitation à soumissionner pour informer l'industrie. • Q : Lorsque nous vendons à des entreprises américaines, nous devons établir un devis et vendre en dollars américains. Ainsi, pourquoi les entreprises étrangères ne sont pas obligées de présenter des soumissions en dollars canadiens? C'est assez surprenant. Y a-t-il assez de pouvoir au sein de ce groupe pour éliminer les risques connexes et exiger que les entreprises étrangères présentent des soumissions en dollars canadiens? <p>R : Le prix proposé n'est valable que pour une période limitée, entre l'attribution du contrat et la commande, les prix vont changer (si le prix est en dollars canadiens, nous ne pouvons pas demander de tenir compte de la variation du taux de change), ce qui n'est pas un avantage pour nous.</p> <p>R : Les rajustements de prix doivent tenir compte de l'inflation (le Guide des CCUA en tient compte, mais une telle chose est difficile à mettre en œuvre).</p>

RÉUNION DU CCIM – JOUR 2

Le 5 novembre 2021, de 8 h 15 à 12 h (HAP)

Vancouver (C.-B.) et MS Teams

Stratégie d'écologisation du gouvernement

Exposé sur l'écologisation

- Le changement climatique a déjà des répercussions sur les opérations fédérales.
- Nous devons devenir carboneutres d'ici 2050.
- L'écologisation des opérations gouvernementales conformément à l'Accord de Paris de 2015 : quatre piliers (biens immobiliers; mobilité et parc automobile; processus d'approvisionnement et technologies propres, résilience climatique).
- Émissions générées par les opérations du parc de véhicules et de la flotte de sécurité nationale : bâtiments et flotte conventionnelle, processus d'approvisionnement, déplacements aériens, le parc / la flotte de sécurité nationale (30 000 bâtiments, 20 000 ouvrages techniques et 30 000 véhicules/aéronefs/navires).
 - Les nouvelles constructions doivent être carboneutres et résilientes au changement climatique.
 - Il faut établir des cibles relatives aux véhicules à émission zéro et hybrides.
 - Les opérations et les services du GC doivent être résilients au climat.
 - Les achats doivent être écologiques et le GC doit adopter de technologies propres.
- Engagements clés : atténuation du changement climatique (c'est-à-dire plans de décarbonisation de la flotte opérationnelle), biodiversité et solutions climatiques basées sur la nature.
- La carboneutralité est un défi, mais elle peut être atteinte sans compromettre les besoins opérationnels. Il s'agit de réduire les émissions de gaz à effet de serre générées par les opérations à un niveau aussi proche de zéro que possible, puis de compenser les émissions restantes par l'élimination d'une quantité équivalente de carbone.
 - Harmoniser la planification, l'investissement et le processus d'approvisionnement.
- Le Programme fédéral d'approvisionnement de combustibles à faible teneur en carbone (PFACFTC) soutient les principales mesures climatiques du gouvernement du Canada.
- Écologisation de la flotte maritime fédérale :
 1. Possibilités de recourir davantage aux solutions écologiques actuelles et émergentes pour les flottes maritimes.
 2. Possibilités de collaboration et de leadership.

Comité consultatif de l'industrie maritime

Questions et discussion :

- Q : Comment mettez-vous cela en œuvre au sein de la GCC/MRC? Quel est le mécanisme de travail avec les ministères et le passage aux carburants à faible teneur en carbone, aux biocarburants, au gaz naturel liquéfié, etc.?
R : La mise en œuvre est cruciale. Nous avons travaillé avec la GCC et la MRC pour élaborer la stratégie et organiser des discussions interministérielles. La première étape consiste à examiner la flotte actuelle et les options potentielles, puis à déterminer quelle option convient à quelle flotte. On établira le parcours à suivre et on déterminera dans quels domaines une R et D plus poussée est nécessaire. Ensuite, une stratégie différente : travailler avec les fournisseurs – divulguer et agir, comprendre l'empreinte carbone de nos flottes pour chaque organisation; il faudra que nous fassions tout cela pour parvenir à la carboneutralité; financement nécessaire pour mener des essais et obtenir des détails sur la façon dont cela fonctionnera (c'est-à-dire des fonds pour les carburants à faible teneur en carbone); puis intégration dans les programmes, les processus d'approvisionnement, etc.
- Q : L'empreinte carbone sera sur le radar, nous aurons besoin d'un plan pour nos entreprises et de surveiller nos chaînes d'approvisionnement pour comprendre quelle est notre empreinte carbone, pour en rendre compte et pour expliquer comment nous répondons aux exigences pour nous qualifier aux yeux du gouvernement du Canada.
R : La question clé sera de savoir comment et quand nous allons mettre en place cette mesure. Nous devons tous comprendre l'empreinte carbone et ensuite comment la réduire; nous travaillerons avec l'industrie pour comprendre nos navires et leur empreinte carbone. Pour ce qui est des biens immobiliers, r, nous travaillons avec l'industrie depuis plus longtemps et avons piloté certains processus d'approvisionnement en exigeant que les entreprises divulguent leur empreinte carbone et celle de leurs chaînes d'approvisionnement, etc.
- Q : Qu'en est-il des PME qui veulent faire des affaires avec les entrepreneurs principaux (obligations liées aux RIT)? Maintenant il y aura également des obligations en matière d'empreinte carbone, quelle que soit la taille des entreprises et ça sera plus difficile pour les petites entreprises qui n'ont pas beaucoup de soutien.
R : Nous pouvons commencer par des contrats plus importants, puis passer à des contrats plus petits avec plus d'expérience (abaisser le seuil au fil du temps); ces exigences sont mises en œuvre au niveau international, certains pays étant très en avance sur nous (par exemple, le Royaume-Uni).
- Q : Y aura-t-il une approche progressive pour aider les PME à anticiper le changement? Les avertir pour qu'elles soient prêtes et équipées pour répondre ces changements à venir.
R : Oui, par le biais de la consultation de l'industrie – d'abord, mieux comprendre ce qu'est notre empreinte carbone actuelle, puis divulguer et fixer des objectifs et réduire lentement le pourcentage des émissions de GES.
- Q : Nous devons nous assurer que les technologies sont disponibles, y compris l'infrastructure requise, l'électricité dans les petits ports, etc.; nous

Comité consultatif de l'industrie maritime

	<p>sensibiliserons nos participants de plus petites tailles afin qu'ils puissent se préparer.</p> <p>R: Le programme de PDVN pour la GCC doit tenir compte des stratégies d'écologisation et des divers objectifs des initiatives d'écologisation; mesures provisoires pour les vieux navires dotés de vieux moteurs et de vieilles pièces.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Q : J'apprécie le leadership du gouvernement du Canada dans le cadre de ces initiatives. Comment le GC s'assure-t-il que le réseau électrique est là pour soutenir ces efforts? Pensons notamment aux défis associés à l'insuffisance du réseau électrique pour les traversiers, tout particulièrement en Nouvelle-Écosse. Avons-nous des sources d'énergie de remplacement prêtes à soutenir les navires, et qui investira? Le GC? <p>R : Au niveau macro, le GC collabore avec les provinces pour financer et assurer l'expansion du réseau. Au niveau micro, il s'engagera à fournir 100 % d'électricité propre pour des opérations propres en collaborant avec les fournisseurs de services publics pour augmenter la capacité des réseaux pour les utilisateurs et en achetant de l'énergie propre/renouvelable.</p>
--	---

Décarboniser les petits navires

<p>Initiative à venir pour explorer les possibilités avec l'industrie Création d'un sous-groupe de travail sur l'innovation et l'écologisation</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Le projet pilote de la GRC avec financement pour la décarbonisation des petits navires en est à ses débuts – la collaboration de l'industrie sera nécessaire. • Le Fonds pour un gouvernement vert (FGV) appuiera la réduction des émissions de GES générées par les opérations fédérales (peut être reproduit dans tous les ministères); 800 000 \$ ont été approuvés pour les deux prochaines années (portée des travaux réduite en raison du grand nombre de propositions). • Les ministères participants devront convertir les petits navires équipés de moteurs à combustion interne (MCI) pour les doter de moteurs à émissions faibles ou nulles. • Quatre phases (définition du projet, lancement, conversion, évaluation). • Actuellement, il y a plus de questions que de réponses, nous souhaitons obtenir des idées de l'industrie. • Idéalement, convertir les navires en navires électriques/à émissions nulles là où l'électricité est propre; par exemple, les moteurs diesel hors-bord sont des solutions de rechange pour réduire les émissions. • Une demande de renseignements (DDR) posera des questions sur les options de SES (c.-à-d. stations de recharge/infrastructure). • Lors de la consultation de l'industrie, nous fournirons des exemples de navires que nous voulons convertir. La DDR devrait être publiée d'ici un mois environ. • Le sous-groupe de travail sur l'écologisation devrait se réunir en janvier 2022. • Le financement sera assuré au cours du prochain exercice financier; l'élaboration de l'énoncé des travaux et des spécifications commencera. • Réunion avec le SCT en janvier 2022, puis protocole d'entente officiel pour garantir la réduction des émissions de GES; processus d'évaluation.
--	---

Comité consultatif de l'industrie maritime

	<ul style="list-style-type: none"> Navires candidats déterminés par le GTIPB : TC, Parcs Canada, navires de patrouille de la GRC, GCC, MPO. <p>Questions et discussion :</p> <ul style="list-style-type: none"> Q : Plus un moteur vieillit, plus il a tendance à laisser une empreinte. Prévoyez-vous de mesurer certaines données préliminaires sur les types et les âges des moteurs et leur empreinte carbone avant de lancer le programme? R : Nous cherchons à mettre à niveau ou à remplacer les vieux moteurs par des moteurs plus efficaces. La GRC et d'autres ministères fédéraux génèrent des données sur la consommation afin d'accroître l'efficacité des flottes; des données détaillées sont nécessaires pour montrer les progrès et la réduction de la carbonisation. Q : L'ABCMI souhaite participer au groupe de travail sur l'écologisation; comprendre les données de base et les objectifs et savoir comment intégrer les plans et les rendre opérationnels; bonne connaissance de l'activité sur la côte ouest ainsi qu'au niveau national, plusieurs initiatives se penchent sur cette question, dont celles menées par BC Ferries, Seaspan, etc. Intendance environnement, accroître les processus d'approvisionnement écologiques pour les flottes fédérales, comment pouvons-nous y associer les industries? Comment pouvons-nous intégrer davantage les choses entre le gouvernement du Canada et l'industrie? Quel sera le mandat de ce groupe de travail sur l'écologisation et comment en assurer le fonctionnement? R : Nous utiliserons le GTIPB comme fer de lance pour lancer le GT sur l'écologisation et établir un dialogue significatif avec l'industrie pour mettre en œuvre la stratégie et lier l'industrie maritime. Nous devons identifier les personnes qui devraient participer afin de ne pas faire double emploi, mais de pouvoir faire appel aux organismes existants du GOC/de l'OTAN, le cas échéant.
<h2>Regroupement dans les contrats de réparation</h2>	
<p>Demander de planifier les regroupements et d'envoyer la DDP tôt pour permettre aux entreprises de mieux planifier.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Le processus d'approvisionnement pour la prolongation de la durée de vie utile d'un navire de 47 pieds vient d'être lancé et comprendra des contrats groupés. Le délai est trop court pour planifier tôt dans le processus et les entreprises essaient d'obtenir des travaux à l'avance afin d'être prêtes. Q : Serait-il possible d'obtenir des informations à l'avance pour les contrats groupés afin que nous puissions nous préparer et embaucher à l'avance? Les coûts seraient moins élevés si nous pouvions éviter de faire appel à autant de sous-traitants. R : Plus de consultations de l'industrie plus tôt pour les futurs contrats groupés; difficultés à obtenir les spécifications et les dossiers d'invitation à soumissionner plus tôt. R : Compromis dans le regroupement en raison des multiples soumissionnaires retenus pour diverses parties du contrat; discussions plus tôt avec l'industrie;

Comité consultatif de l'industrie maritime

	<p>nous travaillons sur un préavis plus long entre l'attribution du contrat et l'arrivée des navires et leur préparation pour les travaux.</p> <ul style="list-style-type: none"> La communication est très importante, elle fonctionne bien dans d'autres domaines.
Discussion sur les défis et les possibilités	
Modernisation des politiques AMA pour le radoub des navires de la GCC	<p>Q : Y a-t-il des exigences qui ne sont pas précises?</p> <p>R : Nous devons harmoniser notre cadre et nos communications afin d'atteindre les objectifs que nous nous sommes fixés. À quoi ressemble le cadre dans lequel nous opérons? À qui puis-je m'adresser si j'ai des questions?</p> <p>Q : Questions relatives aux processus d'approvisionnement social et à l'écologisation, etc. – qui fait quoi? Communiquer à l'industrie un diagramme décrivant les programmes existants, à remplir avec l'aide des participants.</p>

Comité consultatif de l'industrie maritime

MESURES DE SUIVI DE LA RÉUNION DU CCIM DES 4 ET 5 NOVEMBRE 2021

<i>Nom de la mesure de suivi</i>	<i>Description de la mesure de suivi</i>	<i>État</i>
Stratégie de construction navale de la C.-B.	<ul style="list-style-type: none"> La section portant sur la stratégie de construction navale de la C.-B. a été corrigée dans le rapport de juin 2021 : l'ébauche de la stratégie sera présentée au gouvernement de la C.-B. d'ici juin 2022, mais ne sera pas mise en œuvre à ce moment-là. Modifier l'affichage sur Achatsetventes.gc.ca – Julia McDonald, SPAC. 	Terminée
Rapport de 2020 sur la SNCN	<ul style="list-style-type: none"> Julia McDonald, SPAC, enverra le rapport à tous les membres du CCIM. 	Terminée
Outil d'innovation d'ISDE	<ul style="list-style-type: none"> Il faudra ajouter l'option « Maritime » dans le menu déroulant de l'outil d'innovation de l'ISDE, qui oriente les entreprises vers les programmes disponibles. Michele Rae, ISDE, transmettra cette information à Stephanie Tanton pour action et réponse à Alex Rueben. 	Pas encore commencée
Exposés	<ul style="list-style-type: none"> Tous les exposés présentés pendant la réunion du CCIM seront transmis aux membres du Comité – Julia McDonald, SPAC. 	Terminée
Application de la clause C3010T	<ul style="list-style-type: none"> Cindy Soyland et Suzanne Wilkinson, SPAC, assureront le suivi et fourniront des informations sur l'atténuation du risque de fluctuation du taux de change dans les contrats pluriannuels. Suivi auprès de la section maritime. 	En cours
RIT – précisions pour les PME	<ul style="list-style-type: none"> Michele Rae, ISDE, fera un suivi avec ses collègues sur la feuille de calcul et les niveaux 1 et 2 pour fournir des informations. Il y a toujours un besoin de formation/séminaire, produits, etc. pour les PME afin de mieux comprendre les RIT. On suggère de préparer un guide pour les non-initiés. SPAC (Suzanne Wilkinson) communiquera avec ISDE pour déterminer la voie à suivre et faire part des résultats au CCIM. 	Pas encore commencée
Coordonnées des présentateurs	<ul style="list-style-type: none"> Julia McDonald, SPAC, enverra les coordonnées de tous les présentateurs à tous les participants pour toute question de suivi. 	Terminée

Comité consultatif de l'industrie maritime

Diagramme de l'industrie	<ul style="list-style-type: none"> Tous les participants du CCIM doivent communiquer avec Julia McDonald, SPAC, et ajouter tous les programmes existants du gouvernement du Canada ainsi que les programmes de l'industrie afin de créer une liste complète des programmes de soutien en matière d'innovation, d'exportation et de ressources humaines. Il faut rapidement soumettre les renseignements sur les programmes existants. SPAC examinera le document, effectuera des recherches et diffusera ensuite la liste complète à tous les participants du CCIM. 	Pas encore commencée
Prochains points à l'ordre du jour des réunions du CCIM	<ul style="list-style-type: none"> Les sujets suivants pourraient être ajoutés à l'ordre du jour de la prochaine réunion du CCIM – SPAC : <ul style="list-style-type: none"> Possibilités d'exportation Défis propres à la chaîne d'approvisionnement (comment renforcer la résilience de nos chaînes d'approvisionnement) Droits de propriété intellectuelle acquis en amont (par rapport à ce que l'exigence est réellement dans la pratique – quelle est l'application pratique de la propriété intellectuelle acquise?) 	En cours
Soutien à la discussion sur les droits de propriété intellectuelle	<ul style="list-style-type: none"> Kevin Fitzpatrick, MDN, rendra compte du travail effectué sur la propriété intellectuelle au sein du Groupe consultatif sur le renseignement de défense et en fera part au groupe. 	Pas encore commencée
Contenu du clavardage de la réunion du CCIM	<ul style="list-style-type: none"> Julia McDonald, SPAC, partagera les informations partagées dans la fonction clavardage 	Terminée

Annexe A – Registre des mesures de suivi

Comité consultatif de l'industrie maritime

Annexe B – Participants à la réunion

Les participants à la réunion du CCIM, jour 1 – 4 novembre 2021

Associations industrielles :

- Association of British Columbia Marine Industries (ABCMI) – **Alex Rueben**, directeur exécutif (en personne)
- Association of British Columbia Marine Industries (ABCMI) – **Leann Collins**, directrice, projets et relations avec les intervenants (en personne)
- Association de l'aérospatiale et de la défense du Canada atlantique – **Victoria Belbin**, présidente-directrice générale (en personne)
- Association des industries canadiennes de défense et de sécurité (AICDS) – **Mindy Pearce**, conseillère en politiques (virtuellement)
- Institut canadien de génie maritime (ICGMar) – **Bud Streeter**, président honoraire (virtuellement)
- Association canadienne des traversiers (ACT) – **Serge Buy**, PDG (virtuellement)
- Nova Scotia Boatbuilders Association (NSBA) – **Jan Fullerton**, directeur exécutif (virtuellement)

Représentants de segments du marché de l'industrie maritime

- Soutien en service (2)
 - ✓ SNC-Lavalin Opérations et maintenance inc. – **Mike Pratt**, vice-président et directeur général (en personne)
- Travaux de réparation, de radoub et d'entretien (2)
 - ✓ NEWDOCK, St. John's Dockyard Limited – **Richard Eddy**, gestionnaire des opérations (virtuellement)
 - ✓ Canadian Maritime Engineering – **Gordon Steeves**, coordonnateur des propositions (virtuellement)
- Construction de petits navires (2)
 - ✓ Chantier naval Forillon Inc – **Jean-David Samuel**, président-directeur général (en personne)
 - ✓ Rosborough Boats Ltd – **Robert Gascoigne**, directeur, développement des affaires (virtuellement)
- Génie et architecture navale (1)
 - ✓ Genoa Design International Ltd. – **Leonard Pecore**, fondateur et président du conseil d'administration (en personne)
- Chaîne d'approvisionnement (1)
 - ✓ Wartsila Canada – **Alan Novotny**, Directeur principal de la côte ouest pour l'industrie maritime (en personne)

Représentants ministériels :

- Services publics et Approvisionnement Canada (SPAC) – **Charles McColgan**, directeur général, Secteur des services maritimes et des petits navires (en personne)
- Ministère de la Défense nationale (MDN) – **Kevin Kitzpatrick**, directeur, Direction – Gestion du programme d'équipement maritime pour les non-combattants (en personne)
- Ministère de la Défense nationale (MDN) – **commandant Frédéric Pierre**, gestionnaire de programme de classe, Petits navires de guerre et navires auxiliaires (en personne)
- Ministère de la Défense nationale (MDN) – **Memphis Don**, Initiative de soutien, chef d'équipe technique maritime (virtuellement)



Comité consultatif de l'industrie maritime

- Garde côtière canadienne (GCC) – **Sam Ryan**, directeur général, Services techniques intégrés (virtuellement)
- Garde côtière canadienne (GCC) – **Adam Wettges**, directeur régional, Services techniques intégrés (virtuellement)
- Gendarmerie royale du Canada (GRC) – **Darren Mierau**, gestionnaire national, Flotte maritime (en personne)
- Transports Canada (TC) – **Mike Freeman**, gestionnaire régional, Services techniques (virtuellement)
- Innovation, Sciences et Développement économique (ISDE) – **Stephanie Tanton**, directrice générale, Direction générale de l'aérospatiale, de la défense et de la marine (virtuellement)
- Innovation, Sciences et Développement économique Canada (ISDE) – **Michele Rae**, directrice adjointe, Politiques, Direction générale de l'aérospatiale, de la défense et de la marine (virtuellement)
- Innovation, Sciences et Développement économique (ISDE) – **Tracy Chatman**, agente, Direction générale de l'aérospatiale, de la défense et de la marine
- Services publics et Approvisionnement Canada (SPAC) – **Cindy Soyland**, directrice, Direction des radoubs, de la logistique et de la construction des petits navires (en personne)
- Services publics et Approvisionnement Canada (SPAC) – **Stéphane Deslauriers**, Chef d'équipe d'approvisionnement et gestionnaire par intérim, Division de la construction de petits navires (en personne)
- Services publics et Approvisionnement Canada (SPAC) – **Marc Baril**, directeur par intérim, Initiatives stratégiques et d'affrètement maritime (en personne)
- Services publics et Approvisionnement Canada (SPAC) – **Erin Chénier-Fox**, gestionnaire de l'approvisionnement, Navigation et assainissement maritimes (virtuellement)
- Services publics et Approvisionnement Canada (SPAC) – **Dianne Tinkess**, chef d'équipe de l'approvisionnement, Bureau de la gestion de la commodité maritime (virtuellement)
- Services publics et Approvisionnement Canada (SPAC) – **Saeed Nemati**, gestionnaire de programme, Bureau de la gestion de la commodité maritime (virtuellement)
- Services publics et Approvisionnement Canada (SPAC) – **Erin Dufour**, Bureau administratif, Bureau de la gestion de la commodité maritime (virtuellement)
- Services publics et Approvisionnement Canada (SPAC) – **Martin Bisson-Dubois**, agent administratif, Secteur des services maritimes et des petits navires et Secteur de la construction des grands navires (virtuellement)
- Services publics et Approvisionnement Canada (SPAC) – **Julia McDonald**, agente de projet, Bureau de la gestion de la commodité maritime (en personne)
- Services publics et Approvisionnement Canada (SPAC) – **Ana Gaitan**, agente de projet, Secteur des services maritimes et des petits navires et Secteur de la construction des grands navires (en personne)

Les participants à la réunion du CCIM, jour 2 – 5 novembre 2021

Associations industrielles :

- Association of British Columbia Marine Industries (ABCMI) – **Alex Rueben**, directeur exécutif (en personne)
- Association of British Columbia Marine Industries (ABCMI) – **Leann Collins**, directrice, projets et relations avec les intervenants (en personne)



Comité consultatif de l'industrie maritime

- Association de l'aérospatiale et de la défense du Canada atlantique – **Victoria Belbin**, présidente-directrice générale (en personne)
- Association des industries canadiennes de défense et de sécurité (AICDS) – **Mindy Pearce**, conseillère en politiques (virtuellement)
- Association canadienne des traversiers (ACT) – **Serge Buy**, PDG (virtuellement)
- Institut canadien de génie maritime (ICGMar) – **Bud Streeter**, président honoraire (virtuellement)
- Nova Scotia Boatbuilders Association (NSBA) – **Jan Fullerton**, directeur exécutif (virtuellement)

Représentants de segments du marché de l'industrie maritime :

- Soutien en service (2)
 - ✓ Secunda Canada – **Darrell Sheppard**, présente et président-directeur général (virtuellement)
 - ✓ SNC-Lavalin Opérations et maintenance inc. – **Mike Pratt**, vice-président et directeur général (en personne)
- Travaux de réparation, de radoub et d'entretien (2)
 - ✓ NEWDOCK, St. John's Dockyard Limited – **Richard Eddy**, gestionnaire des opérations (virtuellement)
 - ✓ Canadian Maritime Engineering – **Gordon Steeves**, coordonnateur des propositions (virtuellement)
- Construction de petits navires (2)
 - ✓ Chantier naval Forillon Inc – **Jean-David Samuel**, président-directeur général (en personne)
 - ✓ Rosborough Boats Ltd – **Robert Gascoigne**, directeur, développement des affaires (virtuellement)
- Chaîne d'approvisionnement (1)
 - ✓ Wartsila Canada – **Alan Novotny**, Directeur principal de la côte ouest pour l'industrie maritime (en personne)
 - ✓ Wartsila Canada – **Yasemin Mensah**, directrice générale (virtuellement)

Représentants ministériels :

- Services publics et Approvisionnement Canada (SPAC) – **Charles McColgan**, directeur général, Secteur des services maritimes et des petits navires (en personne)
- Ministère de la Défense nationale (MDN) – **Kevin Kitzpatrick**, directeur, Direction – Gestion du programme d'équipement maritime pour les non-combattants (en personne)
- Ministère de la Défense nationale (MDN) – **commandant Frédéric Pierre**, gestionnaire de programme de classe, Petits navires de guerre et navires auxiliaires (en personne)
- Ministère de la Défense nationale (MDN) – **Memphis Don**, Initiative de soutien, chef d'équipe technique maritime (virtuellement)
- Garde côtière canadienne (GCC) – **Sam Ryan**, directeur général, Services techniques intégrés (virtuellement)
- Gendarmerie royale du Canada (GRC) – **Darren Mierau**, gestionnaire national, Flotte maritime (en personne)
- Transports Canada (TC) – **Mike Freeman**, gestionnaire régional, Services techniques (virtuellement)
- Innovation, Sciences et Développement économique Canada (ISDE) – **Michele Rae**, directrice adjointe, Politiques, Direction générale de l'aérospatiale, de la défense et de la marine (virtuellement)
- Services publics et Approvisionnement Canada (SPAC) – **Cindy Soyland**, directrice, Direction des radoubs, de la logistique et de la construction des petits navires (en personne)



Comité consultatif de l'industrie maritime

- Services publics et Approvisionnement Canada (SPAC) – **Stéphane Deslauriers**, Chef d'équipe d'approvisionnement et gestionnaire par intérim, Division de la construction de petits navires (en personne)
- Services publics et Approvisionnement Canada (SPAC) – **Marc Baril**, directeur par intérim, Initiatives stratégiques et d'affrètement maritime (en personne)
- Services publics et Approvisionnement Canada (SPAC) – **Erin Chénier-Fox**, gestionnaire de l'approvisionnement, Navigation et assainissement maritimes (virtuellement)
- Services publics et Approvisionnement Canada (SPAC) – **Dianne Tinkess**, chef d'équipe de l'approvisionnement, Bureau de la gestion de la commodité maritime (virtuellement)
- Services publics et Approvisionnement Canada (SPAC) – **Saeed Nemati**, gestionnaire de programme, Bureau de la gestion de la commodité maritime (virtuellement)
- Services publics et Approvisionnement Canada (SPAC) – **Erin Dufour**, Bureau administratif, Bureau de la gestion de la commodité maritime (virtuellement)
- Services publics et Approvisionnement Canada (SPAC) – **Martin Bisson-Dubois**, agent administratif, Bureau de la gestion de la commodité maritime (virtuellement)
- Services publics et Approvisionnement Canada (SPAC) – **Julia McDonald**, agente de projet, Bureau de la gestion de la commodité maritime (en personne)
- Services publics et Approvisionnement Canada (SPAC) – **Ana Gaitan**, agente de projet, Secteur des services maritimes et des petits navires et Secteur de la construction des grands navires (en personne)