



Comité consultatif de l'industrie maritime



Rapport sommaire

Réunion hybride – Ottawa (Ontario) et MS Teams
Les 26 et 27 octobre 2022

Préparé par :

Services publics et Approvisionnement Canada
Bureau de gestion des biens et services maritimes



Comité consultatif de l'industrie maritime

Acronymes

AADCA	Association de l'aérospatiale et de la défense du Canada atlantique
ACIMCN	Association canadienne des industries marines et de la construction navale
ACS+	Analyse comparative entre les sexes +
ADR	Agence de développement régional
AICDS	Association des industries canadiennes de défense et de sécurité
AMA	Arrangements en matière d'approvisionnement
ATI	Associé en technologie de l'information
B2B	Rencontres interentreprises
BGCM	Bureau de gestion des biens et services maritimes
CAADA	Conseil pour l'avancement des agents de développement autochtone
CANSEC	Salon mondial de la défense et de la sécurité organisé par le Canada
CCIM	Comité consultatif de l'industrie maritime
CCMC	Conseil consultatif maritime canadien
CIC	Capacités industrielles clés
DEFSEC	Occasion de réseautage pour les industries de l'aérospatiale, de la défense et de la sécurité
DG	Directeur général
DP	Demande de propositions
DR	Demande de renseignements
GC	Gouvernement du Canada
GCC	Garde côtière canadienne
GD	General Dynamics
IERH	Innovation, exportation et ressources humaines
ISDE	Innovation, Sciences et Développement économique
LDR	Limitation de la responsabilité
MDN	Ministère de la Défense nationale
NMSH	Navire multimissions semi-hauturier
NPEA	Navires de patrouille extracôtiers et de l'Arctique
NSBA	Nova Scotia Boatbuilder Association
PME	Petites et moyennes entreprises
RH	Ressources humaines
RIT	Retombées industrielles et technologiques
SAC	Services aux Autochtones Canada
SES	Soutien en service
SNCN	Stratégie nationale en matière de construction navale
SPAC	Services publics et Approvisionnement Canada
TC	Transports Canada



Comité consultatif de l'industrie maritime

26 octobre 2022 – de 9 h 30 à 10 h 30

Atelier 1 – « A Dialogue on Industrial and Technological Benefits » (un dialogue sur les retombées industrielles et technologiques).

Howard Wong, directeur, Direction de la marine, RIT, ISDE

- Le document ci-joint est présenté au Comité dans le cadre de la présentation.

Voici un résumé des points soulevés lors de la présentation et de la discussion qui s'en suit :

- Politique des RIT : lancée en 1986, renforcée en 2014 par la Stratégie d'approvisionnement en matière de défense.
- Approche axée sur le marché pour optimiser le travail direct.
- Soutenir l'économie, mais aussi la GCC et le MDN pour s'assurer que nous avons des flottes durables.
- Introduction d'une proposition de valeur – permet à ISDE de cibler les activités commerciales initialement sur les cinq piliers au moyen de critères obligatoires et notés. Les critères pondérés et notés peuvent déterminer les résultats des achats.
- L'obligation relative aux RIT est égale à la valeur du contrat et aux sous-exigences – y compris le travail direct au Canada et confié à des PME.
- CIC : des technologies propres sont ajoutées comme nouvelle technologie émergente en 2022 et la « cyber-résilience » est envisagée.
- Les contrats navals et maritimes sont fortement guidés par des exigences techniques.
- Travaux directs et indirects (compenser ce qui est fait à l'extérieur du Canada par une activité indirecte) – suivre l'argent qui va aux entreprises canadiennes.
- Priorités nationales : création d'emplois et de croissance au Canada, établissement de partenariats avec les PME, soutien à l'innovation et au développement des compétences, planification en matière de genre et de diversité.
- Point de vue des PME : « quels sont les avantages pour moi? » Les obligations descendent le long de la chaîne d'approvisionnement (les renseignements des VP, etc. ne sont pas disponibles pour les PME) – un RIT101 est demandé pour ces entreprises et remis à l'ABCMI en octobre; travailler avec les ADR pour simplifier le tout pour les PME (comment continuer à faire cela pour déterminer ce que cela apporte aux PME?)
- De nouvelles modalités plus concises en résultent; valeur de contenu canadien préalablement attribuée.
- Travailler avec les gestionnaires des compensations pour examiner cet aspect de leur point de vue et organiser un séminaire pour demander l'aide des PME sur la façon d'améliorer le soutien aux PME dans leur travail.
- Les PME devraient être impliquées au moment de la soumission et avant l'attribution du contrat; en tant que PME, il est vraiment difficile de savoir qui sont les entrepreneurs principaux; comment les localiser – il faut un processus amélioré au-delà des PME qui effectuent des recherches dans Google; un exemple est soulevé par le comité dans la Région du Québec où les ADR contactent General Dynamics pour savoir sur quoi l'entreprise soumissionne et mettent les entreprises en contact avec les experts-conseils en ordonnance.
- En réponse à la question de savoir jusqu'où les obligations indirectes peuvent être transférées :
- L'obligation incombe à l'entrepreneur (également connu sous le nom de « débiteur »); ISDE ne fournit pas de conseils sur la manière de transmettre les exigences à ses experts-conseils en ordonnance de niveaux 1 et 2, aux PME, etc.



Comité consultatif de l'industrie maritime

- Les associations sont des partenaires précieux dans les RIT pour mettre en relation les membres du secteur; elles pourraient jouer un rôle plus important (zone grise au niveau local).
- ISDE a organisé et continue d'organiser des journées industrielles-avec l'AICDS (réunions interentreprises); des programmes de sensibilisation (récemment à l'ABCMI), DEFSEC, CANSEC.
- La sensibilisation à la procédure d'appel d'offres a continué de croître et la plupart des experts-conseils principaux comprennent mieux ce que les PME peuvent faire.

26 octobre 2022 – de 10 h 45 à 11 h 45

Atelier 2 – Participation des Autochtones aux marchés publics

John Giraldez, directeur, Développement des entreprises, SAC

- Le document ci-joint est présenté au Comité dans le cadre de la présentation.

Voici un résumé des points soulevés lors de la présentation et de la discussion qui s'en suit :

- Services aux Autochtones Canada soutient les entreprises autochtones en leur offrant des possibilités d'approvisionnement en mettant en œuvre la Stratégie d'approvisionnement auprès des entreprises autochtones (SAEA) du gouvernement du Canada – [Entreprises autochtones et approvisionnement fédéral \(sac-isc.gc.ca\)](https://www.sac-isc.gc.ca).
- Le gouvernement du Canada met en œuvre une exigence obligatoire pour les ministères et organismes fédéraux de garantir qu'au moins 5 % de la valeur totale des marchés soit attribuée à des entreprises autochtones. Cette exigence comprendra des rapports publics et sera mise en place progressivement sur une période de trois ans. [Le gouvernement du Canada annonce des mesures d'envergure fédérale dans le but d'offrir plus de possibilités aux entreprises autochtones – Canada.ca](https://www.canada.ca).
- La définition d'une entreprise autochtone a été rajustée récemment à un seuil minimum de propriété de 51 % par les peuples autochtones.
- Les marchés réservés sont obligatoires si le marché vise une région, une collectivité ou un groupe dont au moins 51 % de la population est autochtone et si la population autochtone est le bénéficiaire principal.
- Pour obtenir de l'aide en matière de marchés publics autochtones, contactez l'équipe de la SAEA à l'adresse indigenouprocurement@sac-isc.gc.ca ou au [1-800-400-7677](tel:1-800-400-7677).
- En réponse à une question sur le fait que le gouvernement du Canada (GC) s'attaque aux obstacles à l'accès des entreprises et des peuples autochtones à l'approvisionnement fédéral : M. Giraldez indique que le GC s'efforce de cibler et d'éliminer les obstacles à l'entrée, comme les exigences en matière de sécurité et de cautionnement.
- Le Conseil canadien pour l'entreprise autochtone et le Conseil pour l'avancement des agents de développement autochtone sont reconnus comme partenaires de SAC.
- Les associations régionales, afin d'améliorer la sensibilisation à la politique, ont demandé que des séminaires sur l'approvisionnement auprès d'entreprises autochtones 101 soient organisés lors de leurs prochains événements.



Comité consultatif de l'industrie maritime

26 octobre 2022 – de 13 h à 14 h

Atelier 3 – Discussion sur les RH maritimes

Alex Rueben, directeur exécutif de l'ABCMI

- La pénurie sur le plan des ressources humaines n'est pas à venir, elle est « arrivée ».
- Le perfectionnement, le recrutement et le maintien en poste de la main-d'œuvre sont les principaux objectifs de l'industrie maritime.
- Il y aura un grand nombre de départs à la retraite entre aujourd'hui et 2027 (jusqu'à 85 % de la main-d'œuvre actuelle dans des rôles de gestion) et on souligne un défi démographique, puisque seulement 5 % de la main-d'œuvre actuelle est âgée de moins de 24 ans.
- Un très petit nombre de femmes, de personnes autochtones et d'autres groupes en quête d'équité sont représentés dans la main-d'œuvre actuelle du secteur maritime.
- Les défis de la Colombie-Britannique comprennent le coût de la vie, les transports, la concurrence avec d'autres secteurs (pétrole et gaz, construction, automobile et haute technologie).
- Il est nécessaire de tenir compte des réactions des jeunes, notamment de la stigmatisation de l'industrie « sale », des emplois de faible qualification, de la faible technologie, de l'accent mis sur l'équilibre travail-vie personnelle et de la méconnaissance de l'IA, de l'apprentissage automatique, de l'automatisation, de la robotique, etc.
- Les jeunes recherchant la souplesse dans les heures de travail, le travail à domicile est devenu plus important.
- Pour ce qui est des gens de mer – Une étude de Transports Canada réalisée en 2021 indique que de 19 000 à 28 000 emplois sont à pourvoir et que 43 % de la main-d'œuvre devrait prendre sa retraite d'ici 2031.
- Les traversiers annulent fréquemment des liaisons en raison du manque d'équipage en Colombie-Britannique.
- Manque de sensibilisation du public à l'égard de l'industrie.
- La sensibilisation précoce au système éducatif M-12 est essentielle.
- Il est suggéré qu'Immigration, Réfugiés et Citoyenneté Canada se joigne au CCIM pour aider les nouveaux arrivants au Canada, car le processus peut être long.
- L'AADCA a fait appel à Malatest pour mener des recherches sur les enjeux en matière de RH.
- Des études ont été réalisées dans différentes régions du Canada; on devrait combiner les efforts pour obtenir des résultats à l'échelle nationale.
- La mentalité en matière de fidélisation a changé chez les jeunes travailleurs, qui changent d'emploi fréquemment pour différentes raisons.
- Il n'y a pas de question précise sur les salaires; étant entendu que l'industrie maritime est concurrentielle, que la sécurité d'emploi est importante et que les salaires correspondent au coût de la vie.
- Les contrats de SES plus longs étant fondés sur des contrats à prix fixe, il est difficile d'embaucher des gens; il est plus facile de quitter son emploi; il y a moins de loyauté parce qu'on a moins de liens avec son équipe en raison du travail à domicile; il y a de la concurrence provenant de l'extérieur du Canada (c.-à-d. être payé en dollars américains et les avantages pour la santé de la population canadienne).
- Les États-Unis recherchent 10 fois plus de personnes que le Canada et recrutent de l'autre côté de la frontière; concurrence mondiale après la COVID-19.



Comité consultatif de l'industrie maritime

27 octobre 2022 – de 9 h 15 à 9 h 30

Le point du CCIM

Approbation du mandat révisé, ajout d'un secteur d'activité – aliénation, calendrier prévisionnel

Charles McColgan, directeur général, Secteur des services maritimes et des petits navires, SPAC

- Le document ci-joint est présenté au Comité dans le cadre de la présentation.

Voici un résumé des points soulevés lors de la présentation et de la discussion qui s'en suit :

- Le mandat révisé est présenté, discuté et approuvé, y compris l'ajout de représentants du segment de l'aliénation du secteur maritime. Les membres discutent et concluent également qu'une invitation devrait être offerte à l'Association canadienne des industries marines et de la construction navale.
- Ces ajouts permettront d'assurer une représentation nationale au sein du CCIM.
- Il est nécessaire de faire connaître le CCIM à l'industrie afin de susciter l'intérêt pour la rotation future des membres (annonce possible lors de Conférence sur les perspectives d'approvisionnement maritime).
- Inclure la présentation de Transports Canada sur les technologies propres.
- Révision des commentaires sur le mandat reçus précédemment par courriel : énumérer les quatre régions pour des raisons d'exhaustivité/de clarté; remplacer Achats et ventes par AchatsCanada.
- Le calendrier prévisionnel est fourni aux membres du CCIM à des fins de planification et pour recueillir des commentaires/suggestions.

27 octobre 2022 – de 9 h 30 à 10 h 30

Séance 1 – Examen du registre des mesures à prendre

Emily Wehbi, directrice, Initiatives stratégiques et d'affrètement maritime, SPAC

- Le document ci-joint est présenté au Comité dans le cadre de la présentation.

Voici un résumé des points soulevés lors de la présentation et de la discussion qui s'en suit :

- Le registre des mesures à prendre est présenté au CCIM pour qu'il en prenne connaissance et en discute, en procédant par ordre chronologique, commençant par les décisions les plus récentes ou les travaux en cours, jusqu'aux mesures du passé.
- Pour répondre à l'une des observations des membres du premier jour du CCIM, on s'entend sur le fait que SPAC mettrait à jour les mesures accomplies, afin de les contextualiser pour une utilisation plus large par tous les membres.
- Discussion des membres :
- Soutien de l'industrie aux RIT – une présentation a été donnée en Colombie-Britannique le 12 octobre à titre de projet pilote; elle sera lancée à l'échelle nationale après les discussions de l'ADR, suivies d'ateliers particuliers (besoin important sur la côte Est).
- Question : La limite de 1 000 tonnes peut-elle être étendue pour inclure certains navires plus grands dans la définition des petits navires?



Comité consultatif de l'industrie maritime

- Réponse : Il est peu probable que cela soit possible à court ou moyen terme.
- Stratégie de construction de petits bateaux : un arrangement en matière d'approvisionnement (AMA) avec uniquement des fournisseurs canadiens sera utilisé pour la construction de petits bateaux, sans intention de s'approvisionner à l'extérieur du Canada; il serait très difficile pour tout fournisseur situé à l'extérieur du Canada de se qualifier pour l'AMA.

27 octobre 2022 – de 10 h 45 à 11 h 30

Séance 2 – Discussion sur les tendances

Emily Wehbi, directrice, Initiatives stratégiques et d'affrètement maritime, SPAC

La discussion est fondée sur les questions suivantes :

1. ***Quels sont les autres moyens par lesquels le Canada pourrait aider l'industrie à atténuer les risques liés à l'interruption de la chaîne d'approvisionnement et à l'inflation?***
 2. ***Depuis plusieurs mois, nous entendons parler des défis associés aux chaînes d'approvisionnement du mode maritime. La situation s'est-elle stabilisée ou s'est-elle aggravée?***
 3. ***Quels sont les principaux défis qui devraient avoir une incidence sur l'industrie maritime en 2025? Quelles sont les leçons/stratégies tirées à mettre en œuvre?***
- L'industrie sollicite une souplesse dans les calendriers, car il peut être difficile d'établir des calendriers précis et solides au début du contrat, étant donné qu'il y a encore de nombreuses inconnues, comme les exigences techniques, les experts-conseils en ordonnance, etc.
 - Compte tenu des tendances hyper inflationnistes actuelles, il est extrêmement difficile de fixer des périodes de validité des soumissions de 12 mois, puis de les prolonger, ce qui ajoute des primes de risque importantes aux soumissions et, dans certains cas, l'incapacité de soumissionner en raison de ce risque.
 - La tendance inflationniste a également des répercussions sur la tarification des options irrévocables, et les besoins futurs nécessiteront des approches d'urgence appropriées de la part de l'État, car l'industrie sera contrainte d'ajouter des primes de risque toujours plus importantes à ses soumissions.
 - L'établissement de partenariats comprenant des objectifs communs contribuera à assurer la stabilité.
 - La gestion des flux de trésorerie nécessite de repenser les méthodes de paiement afin de s'assurer que les paiements correspondent aux principales dépenses de trésorerie.
 - Les sources d'approvisionnement en composants électroniques et en matières premières, les calendriers de livraison et la prévisibilité posent actuellement de gros problèmes pour les calendriers des projets ou des contrats.
 - Les délais d'approvisionnement en matières premières restent longs, mais on estime qu'ils se stabilisent dans de nombreuses régions.
 - Trouver des personnes qualifiées, au Canada, par l'immigration ou d'autres moyens, est un problème répandu.
 - Se concentrer sur les nouvelles technologies et l'économie numérique pour attirer la jeune génération.
 - Le défi de l'écologisation, l'orientation sur les carburants alternatifs, le mazoutage, et l'électrification doivent progresser.
 - Les changements climatiques, le niveau de la mer et l'impact sur les infrastructures maritimes sont considérables.



Comité consultatif de l'industrie maritime

- Possibilité de tirer parti de l'étude d'Allswater Marine sur la décarbonisation de la flotte de homards, avec une cible de carboneutralité d'ici 2050, y compris des objectifs intermédiaires.
- Les possibilités offertes par les prix des batteries et de l'hydrogène sont plus proches que prévu pour les flottes de petits navires.
- Il est difficile de mettre en place des infrastructures pour les carburants de remplacement, la demande et la capacité de stockage sont minces.
- La récession commence, tandis que le secteur de la navigation de plaisance commence à « plonger ».
- L'industrie demande au GC de faciliter l'immigration des métiers et des compétences clés en réduisant les délais.
- Les communautés autochtones ont la possibilité de développer leurs capacités si elles sont en mesure de rester dans la communauté. Cette main-d'œuvre à distance offre des possibilités à l'industrie maritime.
- Nova Scotia Training Pathways est mentionné comme premier groupe de « formation des formateurs » pour les groupes autochtones.
- On note la possibilité ou le défi hybride pour le personnel technique et d'ingénierie de travailler à distance.

27 octobre 2022 – de 11 h 30 à 11 h 45

Séance 3 – Le point sur les Prix de l'industrie maritime

Charles McColgan, directeur général, Secteur des services maritimes et des petits navires, SPAC

- Présentation du processus de mise en œuvre de la deuxième année des Prix de l'industrie maritime; aucun commentaire des membres.
- Les prix sont présentés une fois de plus et les membres du CCIM conviennent d'une approche hybride où les membres de l'industrie et des associations (à la fois au sein et en dehors du CCIM) pourraient fournir des nominations ainsi que le GC pour les prix de 2023. L'intention serait de les remettre lors de l'événement H2O de juin 2023.
- Le CCIM accepte que le gagnant de 2022, l'ABCMI, fasse partie du comité d'évaluation.



Comité consultatif de l'industrie maritime

27 octobre 2022 – de 13 h à 13 h 30

Séance 4 – Discussion sur les modalités

Modernisation des contrats et limitation de responsabilité

Emily Wehbi, directrice, Initiatives stratégiques et d'affrètement maritime, SPAC

- Le document ci-joint est présenté au Comité dans le cadre de la présentation.
- Voici un résumé des mesures soulevées lors de la présentation et de la discussion qui a suivi : en réponse aux commentaires de la dernière réunion du CCIM, les membres discutent d'une présentation donnée par SPAC sur la modernisation des contrats et la limitation de responsabilité. Des progrès manifestes sont soulignés en ce qui concerne la simplification des contrats dans le cadre de l'effort de modernisation et les mises à jour sur les limites de regroupement de produits concernant la limitation de la responsabilité sont soulignées.
- Grands principes de la modernisation des contrats :
 1. Incorporation de toutes les modalités des contrats;
 2. Modernisation du libellé des clauses;
 3. Regroupement du contenu par thèmes;
 4. Développement d'une nouvelle structure de contrat.
- Simplification du libellé contractuel dans les documents contractuels.
- Fournir des questions avant les réunions afin de solliciter les réactions et les commentaires des membres de l'Association à l'avance.
- Principes de la limitation de responsabilité :
 - Indemniser l'État pour les risques relevant de la responsabilité de l'entrepreneur;
 - L'État a une politique d'autoassurance pour les risques dont il a le contrôle;
 - Risques combinés (par exemple, Énoncé des travaux, mauvais entretien, personnel intégré, désarmement, etc.) Qui fait quoi, qui a le contrôle, les décisions judiciaires antérieures, etc.
- Des séances avec les PME sont nécessaires pour présenter le passage d'Achats et ventes à AchatsCanada.

27 octobre 2022 – de 13 h 30 à 14 h 30

Séance 5 – Discussion sur l'écologisation

Tableau de bord de l'examen des initiatives du GC

Charles McColgan, directeur général, Secteur des services maritimes et des petits navires, SPAC

- Le document ci-joint est présenté au Comité dans le cadre de la présentation.

Voici un résumé des points soulevés lors de la présentation et de la discussion qui s'en suit :

- SPAC présente le tableau de bord écologique comme une source de renseignements exploitables pour les membres du CCIM et leurs électeurs. Lors de la discussion, l'accent est mis sur la nécessité de veiller à ce que les renseignements restent facilement exploitables.



Comité consultatif de l'industrie maritime

- Le tableau de bord écologique a déjà été communiqué dans le bulletin d'information de l'ABCMI. L'objectif est de diffuser l'information régulièrement pour sensibiliser et encourager les efforts de collaboration.
- Projet maritime propre : finance des projets visant à réduire les GES; remet l'accent sur les grands projets utilisant des technologies à faibles émissions de carbone et à émissions nulles; subventions accordées à cinq candidats, tous les projets devant être achevés d'ici mars 2024; demande de propositions active pour des systèmes de propulsion à émissions nulles (clôture le 31 octobre), d'autres programmes suivront (TC).

Points abordés lors du tour de table

- Le Comité mentionne la nécessité de procéder avec prudence dans le cadre des différents programmes sociaux du gouvernement, car les petits joueurs du secteur auront du mal à remplir toutes les obligations.
- On demande, au sujet des PAI, qu'une approche bancaire, semblable à celle des RIT, soit envisagée afin d'avancer le jalon minimal de 5 % des contrats gouvernementaux.
- AADCA : Une plateforme publique du CCIM est nécessaire pour communiquer des renseignements dans un domaine public afin qu'ils puissent être distribués aux membres de l'Association.
- Une explication est donnée sur les perspectives d'approvisionnement prévues pour l'ABCMI au début du mois de novembre.
- Les membres de l'association rappellent aux représentants du gouvernement qu'ils peuvent être un point de collecte et de distribution important pour faire transmettre les commentaires vers la table du CCIM ou de les communiquer à partir de celui-ci.

Séance à huis clos de l'industrie

- À l'avenir, l'industrie se réunira avant la réunion du CCIM afin de cerner les priorités et de donner son avis sur l'ordre du jour – les associations dirigeront cette réunion.
- En se référant au mandat, s'assurer que des représentants de Transports Canada et d'Innovation, Science et Développement économique Canada à l'échelle des DG participent à la réunion du CCIM.
- Élargir les séances du printemps et de l'automne sur les perspectives afin d'inclure une participation autochtone de 5 %, l'ACS+, l'écologisation, des renseignements sur l'approvisionnement social, une vue d'ensemble des demandes de renseignements et des demandes de propositions sur la façon d'introduire ces politiques, car il est difficile de trouver des renseignements sur les achats au Canada.
- Rotation des membres, membres expatriés, utilisation comme réseau de distribution de renseignements.
- Tenir à jour et diffuser fréquemment le registre des réalisations du CCIM.



Comité consultatif de l'industrie maritime

<u>Nom des mesures à prendre</u>	<u>Description de la mesure à prendre</u>	<u>BPR</u>
Rétroaction de l'industrie	Prévoir 30 minutes à la fin de chaque réunion pour la rétroaction de l'industrie.	
Représentation des DG	Représentation des DG pour TC et ISDE, conformément au mandat.	
Information sur les perspectives	Information sur les perspectives – inclure une exigence de participation autochtone de 5 % dans les contrats (par exemple, ACI, achats écologiques et accessibilité) afin de sensibiliser l'industrie à ce qu'elle doit mieux connaître.	
Communication de renseignements	Rotation des membres de l'industrie; développement d'un système de distribution pour l'échange de renseignements entre les anciens membres.	
Réalisations	Terminer chaque réunion avec les modifications réalisées par le Comité (par exemple, RIT et approvisionnement autochtone).	
Sélection des mesures à l'ordre du jour	L'industrie doit déterminer les priorités et suggérer les mesures à l'ordre du jour (les associations doivent prendre l'initiative et se réunir dans les semaines à venir pour en discuter).	
L'ACIMCN deviendra membre du CCIM.	Le DG, SSMPN contactera l'ACIMCN pour l'inviter à devenir membre du CCIM (séance d'orientation avant la première séance).	
Examen du mandat	<ul style="list-style-type: none"> • Modifier le paragraphe sur les « pouvoirs » du président. • Modifier le libellé pour inclure l'ACIMCN. • Faire passer le mandat des représentants de l'industrie à trois ans. • Les associations suggéreront des membres supplémentaires représentant le segment du marché de l'élimination. 	
Discussion sur les tendances	SPAC résumera les points et dégagera les thèmes à prendre en compte lors des prochaines réunions du CCIM.	
Journée de l'innovation de l'ABCMI	Journée annuelle de l'innovation de l'ABCMI en juin – la présentation du GC est demandée et est très bien accueillie – à ajouter au calendrier.	
ACS+	Ajouter l'ACS+ comme dossier à traiter à discuter lors des prochaines réunions du CCIM, ainsi que l'approvisionnement auprès des entreprises autochtones et l'écologisation.	
Tonnage de NMSH	Tonnage de NMSH : Le SMA adressera la question à la société qui la pose; nous communiquerons la réponse officielle.	
Propriété intellectuelle	Le BGCM fournira les réponses sur la PI aux questions de l'AICDS; poursuivre les discussions.	
Commentaires sur les modalités	Indiquer le point des modalités comme étant traité et en cours – passer aux mesures terminées; Communiquer la rétroaction de GD avec les membres du CCIM.	
Site Web d'AchatsCanada	Offrir un séminaire ou un atelier à l'industrie sur la façon de naviguer et d'utiliser AchatsCanada, qui n'est pas convivial.	



Comité consultatif de l'industrie maritime

Tableaux de bord sur l'écologisation	Ajouter la date et la version au tableau de bord de l'écologisation, ajouter les coordonnées des gestionnaires de l'initiative; attribuer un code de couleur aux nouveaux postes par rapport aux anciens; Le tableau de bord est axé uniquement sur la décarbonisation, et non sur d'autres initiatives d'écologisation (p. ex. le recyclage).	
Collaboration interne du GC	Tirer parti de l'information provenant d'autres groupes gouvernementaux et de comités pour l'ensemble des produits.	
Mises à jour sur l'écologisation et l'innovation	Organiser des séances d'information sur les mises à jour (c.-à-d. l'écologisation et l'innovation) après les conférences, etc.	
Bulletin sur la fluctuation du taux de change	Bulletin sur la fluctuation du taux de change	BGCM
Prix de l'industrie maritime	SPAC fournira une proposition avec une approche, des modèles pour les nominations, des guides d'évaluation, des instructions, etc. pour la prochaine réunion du CCIM.	BGCM

Annexe A – Registre des mesures de suivi

Annexe B – Participants à la réunion

Participants à la réunion du CCIM – les 26 et 27 octobre 2022

Associations industrielles

- Association de l'aérospatiale et de la défense du Canada atlantique – **Victoria Belbin**, présidente (en personne)
- 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 des industries canadiennes de défense et de sécurité (AICDS) – **Mindy Pearce**, conseillère en politiques (en personne)
- Nova Scotia Boatbuilders Association (NSBA) – **Jan Fullerton**, directeur exécutif (virtuellement)
- Conseil pour l'avancement des agents autochtones de développement (CAADA) – **Paul Macedo**, directeur des communications (en personne)

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)
 - ✓ General Dynamics Mission Systems Canada – **Mark Thibodeau**, directeur des programmes de soutien aérien et naval (en personne)
 - ✓ Thales Canada – **Marcel Losier**, directeur du marketing et du développement commercial (virtuellement)



Comité consultatif de l'industrie maritime

- Travaux de réparation, de radoub et d'entretien (2);
 - ✓ Canadian Maritime Engineering – **Gordon Steeves**, coordonnateur des propositions (virtuellement)
 - ✓ Canada Maritime Engineering Ltd. (CME Ltd.) – **Tony Kennedy**, président (virtuellement)
 - ✓ Groupe Océan – **Philippe Filion**, directeur des affaires internes et publiques (en personne)
- Construction de petits navires (2);
 - ✓ Rosborough Boats Ltd – **Heaton Rosborough**, président (en personne)
- Chaîne d'approvisionnement (1)
 - ✓ Wartsila Canada – **Alan Novotny**, directeur principal de la côte ouest pour l'industrie maritime (virtuellement)

Représentants ministériels

- Services publics et Approvisionnement Canada (SPAC) – **Charles McColgan**, directeur général, Secteur des services maritimes et des petits navires (virtuellement)
- Ministère de la Défense nationale (MDN) – **Karen Watson**, directrice intérimaire des non-combattants, DGGPEM(NC) (en personne)
- Ministère de la Défense nationale (MDN) – **Susannah Chen**, gestionnaire de programme de classe, Petits navires de guerre et navires auxiliaires (virtuellement)
- Garde côtière canadienne (GCC) – **Kevin Fitzpatrick**, directeur général des services techniques intégrés (en personne)
- Garde côtière canadienne (GCC) – **Chris Broemeling**, gestionnaire du programme de PVU, DGSIT (virtuellement)
- Gendarmerie royale du Canada (GRC) – **Darren Mierau**, gestionnaire national, Flotte maritime (en personne)
- Gendarmerie royale du Canada (GRC) – **Christine Lamarche**, directrice générale, Gestion des acquisitions, du matériel et de l'actif (virtuellement)
- Gendarmerie royale du Canada (GRC) – **Nathalie Guilbault**, directrice, Politique et des programmes de gestion des articles (virtuellement)
- Innovation, Sciences et Développement économique (ISDE) – **Tracy Chatman**, agente, Direction générale de l'aérospatiale, de la défense et de la marine (en personne)
- Innovation, Sciences et Développement économique Canada (ISDE) – **Howard Wong**, directeur des opérations (Marines), Retombées industrielles et technologiques (en personne)
- Innovation, Sciences et Développement économique Canada (ISDE) – **Camila Grove**, agent de projet (en personne)
- Transports Canada (TC) – **Mandar Avsare**, gestionnaire principal de projet, ingénierie (virtuellement)
- Services publics et Approvisionnement Canada (SPAC) – **Emily Wehbi**, directrice, Initiatives stratégiques et d'affrètement maritime (en personne)
- Services publics et Approvisionnement Canada (SPAC) – **Cindy Soyland**, directrice, Radoub, logistique et construction de petits navires (virtuellement)
- Services publics et Approvisionnement Canada (SPAC) – **Leah Jagodics**, gestionnaire, Bureau de la gestion des biens et des services maritimes (en personne)
- Services publics et Approvisionnement Canada (SPAC) – **Dan Byron**, directeur, Radoubs, logistique et construction de petits navires (en personne)
- Services publics et Approvisionnement Canada (SPAC) – **Élise Côté**, gestionnaire de la stratégie des RH pour la SNCN (virtuellement)



Comité consultatif de l'industrie maritime

- Services publics et Approvisionnement Canada (SPAC) – **Terri-Anne Nadon**, analyste des politiques (virtuellement)
- Services publics et Approvisionnement Canada (SPAC) – **Erin Newark**, agente de projet, Bureau de la gestion des biens et des services maritimes (en personne)
- Services publics et Approvisionnement Canada (SPAC) – **Julia McDonald**, agente de projet, Bureau de la gestion des biens et des services maritimes (en personne)
- Services publics et Approvisionnement Canada (SPAC) – **Dianne Tinkess**, agente de projet, Bureau de la gestion des biens et des services maritimes (en personne)
- Services publics et Approvisionnement Canada (SPAC) – **Saeed Nemati**, gestionnaire de programme, Bureau de la gestion des biens et des services maritimes (en personne)
- Services publics et Approvisionnement Canada (SPAC) – **Chantal Pilon**, chef d'équipe d'approvisionnement (en personne)
- Services publics et Approvisionnement Canada (SPAC) – **Jessica Cormier**, chef d'équipe d'approvisionnement (en personne)
- Services publics et Approvisionnement Canada (SPAC) – **Andrea Major**, spécialiste de l'approvisionnement (virtuellement)
- Services publics et Approvisionnement Canada (SPAC) – **Erin Dufour**, Bureau administratif, Bureau de la gestion des biens et des services maritimes (virtuellement)
- Services publics et Approvisionnement Canada (SPAC) – **Martin Bisson-Dubois**, agent d'administration, Secteur des services maritimes et des petits navires et Secteur de la construction des grands navires (en personne)
- Services publics et Approvisionnement Canada (SPAC) – **Katia-Annik Torkia**, officier interne, Bureau de gestion des biens et des services maritimes (virtuellement)