

UNIFOR DANS L'INDUSTRIE DU TRANSPORT MARITIME

Unifor représente 8 % des travailleuses et travailleurs du transport maritime au Canada.

La majorité des membres travaillent sur des traversiers de passagers, le plus important de Marine Atlantique. De plus, 535 membres, représentés par six conventions collectives, travaillent pour la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent, qui assure l'entretien et la gestion des opérations le long du fleuve Saint-Laurent.

Le syndicat représente également près de 300 agents de communication travaillant pour la Garde côtière canadienne et 200 expéditeurs de marchandises chez Algoma Central.

Certains employeurs d'Unifor	Nombre approx. de membres
Marine Atlantique	900
Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent	535
Services de communications et de trafic maritimes de la Garde côtière	280
Algoma Central Corporation	200

Faits et chiffres du secteur

EXTRANTS

PIB du secteur	1,6 milliards \$
Part du PIB canadien	0,1 %

EMPLOI

Emploi total (2023)	29 300
Évolution sur 10 ans	+19,3 %

Pourcentage de travailleurs à temps partiel	6,4 %
---	-------

Salaire horaire moyen	45,09 \$/h
Évolution réelle des salaires sur 10 ans	+12,7 %

Nombre moyenne d'heures travaillées par semaine (2023)	36,5
--	------

ENVIRONNEMENT

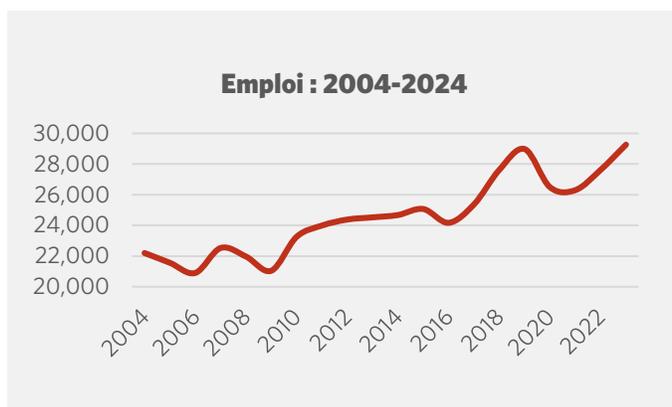
Émissions de gaz à effet de serre (2022)	2 160 kt
Évolution sur 10 ans	-58 %
Part du total de l'industrie canadienne	0,3 %

MAIN-D'ŒUVRE

Taux de syndicalisation	65,7 %
Membres d'Unifor dans l'industrie	2 000
Part du total des membres d'Unifor	0,6 %
Nombre d'unités de négociation d'Unifor	26

SITUATION ACTUELLE

Les ports, havres et terminaux du Canada constituent les principales portes d'entrée pour le commerce international, l'industrie de la pêche et des produits de la mer, le transport d'énergie, la distribution de denrées alimentaires et de marchandises, les voyages et le tourisme, garantissant ainsi la connectivité des communautés côtières.

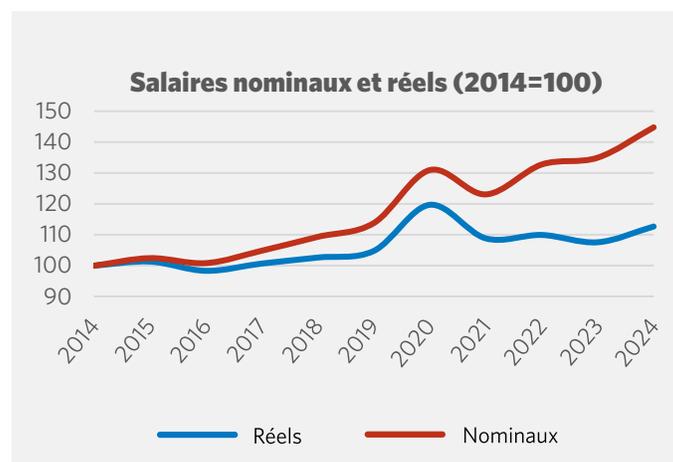


Le transport maritime est réglementé par Transports Canada et comprend 563 installations portuaires, 883 ports de pêche et 127 ports de plaisance. Les administrations portuaires canadiennes gèrent de manière indépendante 17 ports pour le compte du gouvernement fédéral, tandis que 35 sont gérés directement par Transports Canada.

La flotte commerciale enregistrée du Canada (1 000 tonnes et plus) comprend 727 navires, pour une capacité totale de 3,7 millions de tonnes brutes, dont 1 440 barges. Les services de traversiers canadiens transportent chaque année 53 millions de passagers et 21 millions de véhicules entre les communautés côtières.

En 2024, la Voie maritime du Saint-Laurent a transporté pour 20 milliards de dollars de marchandises à travers 15 écluses, générant une activité économique estimée à 12,3 milliards de dollars pour le Canada. La denrée la plus transportée par la Voie maritime est le grain, d'une valeur de 4,87 milliards de dollars.

Le Canada possède plus de 16 % des zones côtières mondiales, ce qui fait du transport maritime le principal moyen de relier le transport de marchandises en vrac du Canada au marché mondial. Le secteur maritime est essentiel pour le commerce intérieur entre les communautés côtières, le long de la voie maritime, et pour relier les communautés nordiques.



Le recrutement demeure le principal défi auquel fait face le secteur maritime, touchant les emplois dans les métiers spécialisés et les communications maritimes de la Garde côtière. Les membres d'Unifor à l'emploi de la Voie maritime continuent de faire face aux efforts de la direction visant à externaliser et à automatiser le travail, ce qui a conduit à une grève en 2023.

Les services de traversier sont confrontés à des défis liés au vieillissement des navires, ce qui entraîne des temps d'arrêt fréquents et une capacité limitée le long des corridors de transport. Les retards importants dans le renouvellement du secteur et les investissements dans la modernisation et l'expansion des infrastructures, causés par le sous-financement et la privatisation, constituent des préoccupations constantes pour la résilience de la chaîne d'approvisionnement.

ALLER DE L'AVANT : DÉVELOPPER L'INDUSTRIE DU TRANSPORT MARITIME

Les ports canadiens, la Voie maritime et le réseau de traversiers côtiers doivent continuer à se développer afin de soutenir le commerce international et interprovincial. Le transport maritime de marchandises et de produits énergétiques sur de longues distances vers l'est, l'ouest et le nord est essentiel pour soutenir la production canadienne.

Un cargo de la Voie maritime peut transporter l'équivalent de 301 wagons ou 963 camions, ce qui contribue à résoudre le problème du transport intérieur des produits énergétiques en l'absence de capacité pipelinère.

Les traversiers canadiens facilitent le transport des personnes et des marchandises en tant que prolongement de la Transcanadienne, comme c'est le cas entre Terre-Neuve et le continent. Les services de traversiers entre les provinces maritimes et Terre-Neuve-et-Labrador bénéficient d'un statut constitutionnel spécial depuis 1949. Marine Atlantique a transporté plus de 20 % des passagers (360 000 passagers sur 1 750 traversées) et 92 000 véhicules commerciaux transportant des marchandises, des produits chimiques et du carburant à destination et en provenance de Terre-Neuve en 2023, grâce à ses quatre traversiers-rouliers pour passagers et véhicules.

Le Canada devrait investir dans la capacité des ports et des chantiers navals pour la production, l'entretien et le ravitaillement en carburant des navires maritimes, y compris les ferries, les remorqueurs, les cargos, les brise-glaces et les navires de sécurité côtière.

Garantir des options fabriquées au Canada permettra de soutenir la souveraineté, la sécurité et la résilience de la chaîne d'approvisionnement.

Recommandations pour le développement du secteur

- Il est nécessaire d'investir dans la formation et le recrutement de personnel de communication pour la garde côtière et de métiers spécialisés dans l'ensemble du secteur du transport maritime. La pénurie de main-d'œuvre et les taux de roulement élevés constituent des préoccupations importantes pour l'industrie.
- Le vieillissement des traversiers canadiens représente un risque important pour le secteur du transport maritime côtier. La capacité de construction navale du Canada est limitée et actuellement indisponible pour le renouvellement des traversiers, ce qui nous oblige à dépendre des chantiers navals situés ailleurs dans le monde.
- Le corridor maritime canadien doit bénéficier d'investissements afin d'augmenter sa capacité et de répondre à la demande croissante en matière de transport est-ouest de marchandises en vrac vers les marchés d'exportation.
- Les infrastructures de transport maritime dans le Nord doivent être développées grâce à des investissements publics, notamment par l'élaboration d'une stratégie industrielle visant à répondre aux nouvelles exigences en matière de carburants marins et de communications.