

# Transport maritime

## Profil sectoriel

### Faits et chiffres du secteur

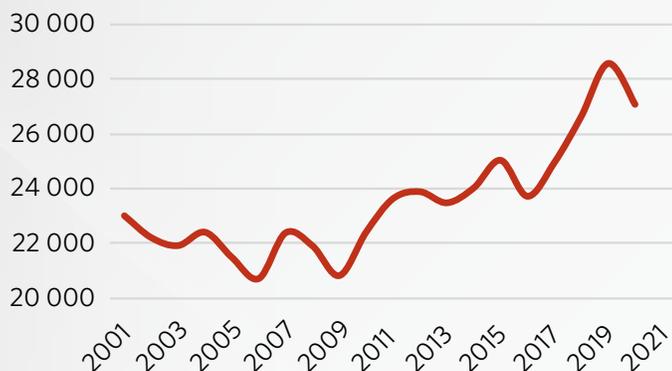
PIB total <i>Part du PIB du Canada</i>	1,9 G\$ 0,09 %
Emploi total (2021) <i>Changement depuis 2011</i>	27 100 +14,6 %
Croissance réelle des salaires (2011-2019)	+6,7 %
Productivité du travail (2019)	59,0/heure
Moyenne des heures travaillées par semaine (2019)	36,5
Émissions de gaz à effet de serre (2019) <i>Changement depuis 2009</i> <i>Part du total de l'industrie canadienne</i>	3 523 kt -40,6 % 0,56 %
Taux de couverture syndicale	58 %
Membres d'Unifor dans l'industrie	2 300
Part du nombre total de membres d'Unifor	1 %
Nombre d'unités de négociation d'Unifor	24
Taille moyenne des unités de négociation	95

## Situation actuelle

Les ports et les terminaux du Canada sont des portes d'entrée incontournables pour le commerce international, l'industrie de la pêche et des fruits de mer, les voyages et le tourisme, et pour assurer que les communautés côtières demeurent reliées entre elles.

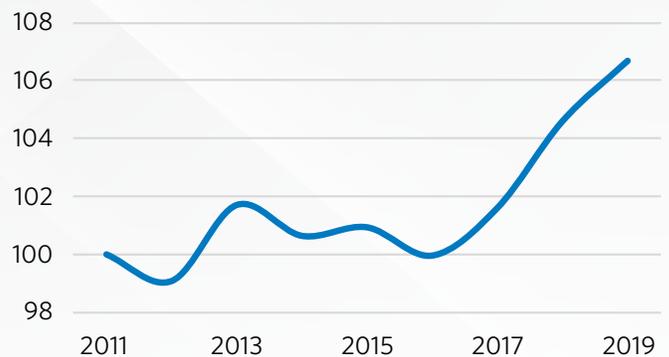
L'infrastructure de transport maritime du pays comprend plus de 560 installations portuaires, 880 ports de pêche et 125 ports de plaisance. Leur contribution totale au PIB du Canada s'élève à 1,9 milliard de dollars. Les administrations portuaires canadiennes gèrent indépendamment 17 ports au nom du gouvernement fédéral, alors que 34 sont gérés par Transports Canada.

### Emplois, 2001 - 2020



Près de la moitié (47 %) du commerce international du Canada en dehors des États-Unis se fait par transport maritime. La valeur des marchandises échangées à l'échelle internationale par des cargos s'élevait à plus de 206,4 milliards de dollars en 2019. Par ailleurs, c'est par le port de Vancouver, le plus grand port du pays, que transitent la plupart des marchandises du pays (144 millions de tonnes en 2019), suivi par celui de Montréal (41 millions de tonnes). Les réseaux des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent sont également des corridors économiques cruciaux pour le commerce canadien, permettant de déplacer des marchandises d'une valeur d'environ 20 milliards de dollars.

### Transport maritime : salaires réels (2011=100)



Chaque année, le système de traversiers pour passagers du Canada assure le transport d'environ 55 millions de personnes et 22 millions de véhicules sur plus de 180 itinéraires. Au total, près de 9 000 voyages en traversier ont été effectués en 2020. La gestion et l'exploitation des traversiers sont assurées par un ensemble d'entreprises publiques et privées. Les traversiers ont également ressenti les effets économiques de la pandémie de COVID-19. Le nombre de passagers et les revenus ont chuté de façon spectaculaire en raison des fermetures, des restrictions de capacité et des interdictions de voyager, ce qui a entraîné des mises à pied temporaires pour de nombreux travailleurs et travailleuses.

La croissance de l'emploi dans ce secteur a été rapide entre 2009 et 2019. En 2020, il a atteint un peu plus de 27 000 emplois, soit une augmentation de près de 15 % depuis 2011. La croissance des salaires était plus élevée que la moyenne nationale, à 6,7 %, en partie en raison du taux de syndicalisation élevé dans le secteur, à 64 %. Dans l'ensemble, les gains salariaux correspondaient étroitement à la productivité du travail.

Le transport maritime est considéré comme l'une des options les plus sûres et les plus écologiques par rapport au transport routier, ferroviaire et aérien - en consommant moins d'énergie et en émettant de plus faibles quantités de gaz à effet de serre. Les émissions du secteur du transport maritime ont atteint un peu plus de 3 500 kt en 2019, soit une diminution de près de 41 % par rapport à 2009.

## Unifor dans l'industrie du transport maritime

4 plus grands employeurs d'Unifor	Nbre approx. de membres
Marine Atlantique	725
Gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent	420
Service de communication et de trafic maritime de la Garde côtière	345
Algoma Central Corporation	200

Unifor représente 2 300 travailleuses et travailleurs du secteur du transport maritime, répartis dans 24 unités de négociation, soit 1 % du total des membres d'Unifor. Les membres sont principalement concentrés dans le Canada atlantique, en Ontario et au Québec.

Une majorité de membres, environ 43 %, travaillent sur des traversiers de passagers, le plus important étant celui de Marine Atlantique. Cinq cents autres membres travaillent pour la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent, qui entretient et gère les opérations le long du Saint-Laurent. Le syndicat représente également plus de 340 agents de communications travaillant pour la Garde côtière canadienne.

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

## Aller de l'avant : Développement de l'industrie du transport maritime

La qualité et la sécurité de l'emploi des travailleuses et des travailleurs sont les défis les plus pressants auxquels le secteur est confronté. La détérioration et l'insalubrité des conditions d'emploi, y compris l'augmentation de la charge de travail, contribuent à une forte rotation des effectifs. Les travailleuses et les travailleurs s'inquiètent également de l'augmentation de l'externalisation du travail par les employeurs, ainsi que de l'adoption de programmes visant à réorganiser les lieux de travail (par exemple, les programmes d'excellence en matière d'entretien) pour réduire les emplois et éroder les salaires. Le vieillissement de la population active et le manque de personnel formé et qualifié contribuent également à l'aggravation des pénuries de main-d'œuvre, qui risquent d'entraîner d'autres

perturbations du service de traversiers de passagers et des expéditions de marchandises. On prévoit que dans les 10 prochaines années, le Canada aura besoin de 19 000 marins seulement. L'industrie doit collaborer avec les syndicats et le gouvernement pour améliorer l'ensemble des conditions de travail dans le secteur tout en encourageant divers groupes soucieux d'équité à y entrer.

Par ailleurs, les appels se poursuivent pour améliorer et maximiser les possibilités de transport maritime à courte distance dans les Grands Lacs et le long de la Voie maritime du Saint-Laurent. Pour le moment, seulement 5 % environ du commerce entre le Canada et les États-Unis se fait par transport maritime. Avec 110 ports commerciaux dans cette région, le potentiel d'augmenter cette part en utilisant mieux ces voies navigables clés existe. Actuellement, un cargo de la Voie maritime peut transporter la même quantité de marchandises que 301 wagons et 963 camions.

De surcroît, dans le cadre de son plan stratégique Transport 2030, le gouvernement fédéral maintient ses efforts. Parmi ses nombreux objectifs, le plan vise à investir dans les voies navigables, les côtes et les corridors commerciaux du Canada et à soutenir le transport écologique et innovateur. Ainsi, plus de 416 millions de dollars ont été alloués à Marine Atlantique pour l'acquisition d'un nouveau navire, de même que 186 millions de dollars pour favoriser le service de traversier entre Terre-Neuve et le continent. Le plan 2030 prévoyait également la réalisation d'un examen de la Voie maritime du Saint-Laurent et de la modernisation des ports. Le syndicat continuera de surveiller les annonces de financement et de politique entourant le plan pour veiller à ce que les projets et les initiatives soutiennent et améliorent les conditions des travailleuses et travailleurs du transport maritime.

## Principaux enjeux du développement sectoriel

- La détérioration de la qualité du travail, l'insécurité croissante de l'emploi, la sous-traitance par les employeurs et le taux de rotation élevé sont soulignés comme les principaux défis auxquels sont confrontés les travailleuses et travailleurs du secteur.
- L'impact des pénuries de main-d'œuvre dans le secteur pourrait avoir un effet négatif et perturbateur sur les chaînes d'approvisionnement, le transport de marchandises et de passagers.
- Il faut renouveler les efforts pour maximiser le potentiel du transport maritime à courte distance le long de la Voie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs.
- Les syndicats doivent surveiller les développements concernant le plan stratégique fédéral Transport 2030, y compris les annonces de financement et de politique, pour s'assurer qu'ils sont dans le meilleur intérêt des travailleuses et travailleurs du transport maritime.