

# Construction navale

## Profil sectoriel

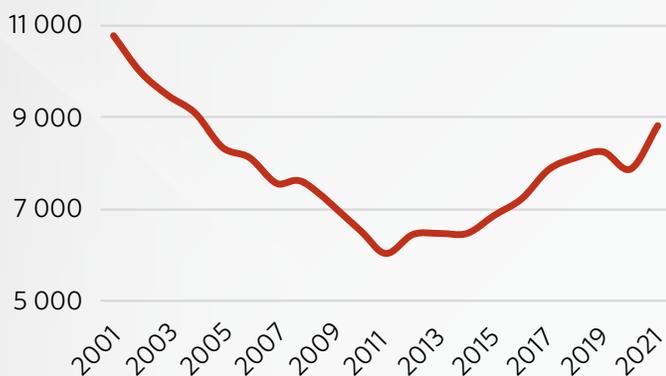
### Faits et chiffres du secteur

PIB total <i>Part du PIB du Canada</i>	0,9 G\$ 0,04 %
Exportations	0,4 G\$
Importations	1,9 G\$
Solde des échanges extérieurs <i>Changement quinquennal</i>	-1,5 G\$ -15,8 %
Emploi total (2021) <i>Changement depuis 2011</i>	8 800 +46,0 %
Croissance réelle des salaires (2011-2019)	+14,4 %
Productivité du travail (2019)	47,80 \$/h
Moyenne des heures travaillées par semaine (2019)	37,8
Émissions de gaz à effet de serre (2019) <i>Changement depuis 2009</i> <i>Part du total de l'industrie canadienne</i>	35 kt -2,8 % 0,01 %
Taux de couverture syndicale	40 %
Membres d'Unifor dans l'industrie	1 350
Part du nombre total de membres d'Unifor	0,4 %

## Situation actuelle

En 2010, le gouvernement fédéral a lancé la Stratégie nationale de construction navale dans le but de revitaliser la construction navale canadienne, qui était en déclin, en créant un plan à long terme (sur 20 à 30 ans) pour renouveler les flottes vieillissantes de la Garde côtière canadienne et de la Marine royale canadienne. La stratégie comporte trois volets : la construction de grands bâtiments; la construction de petits bâtiments; la réparation, le radoub et l'entretien des navires. Parmi les navires qui seront construits, on compte des patrouilleurs de l'Arctique, des brise-glace lourds, des navires de pêche et de science océanographique, des navires de soutien interarmées et des bâtiments de guerre de surface.

### Emploi en construction navale, 2001-2021



Actuellement, deux chantiers navals canadiens – les Chantiers Maritimes Irving à Halifax et le chantier naval Seaspan à Vancouver – ont été choisis par le gouvernement comme principaux chantiers de construction navale, et un troisième sera choisi bientôt.

La stratégie a déjà produit d'importants avantages économiques, et d'autres sont prévus à mesure que de nouveaux projets de navires seront lancés. On estime que les dépenses liées aux projets entre 2013 et 2024 ajouteront 9,8

### Construction navale : salaires réels (2011=100)



milliards de dollars au PIB du pays et plus de 2,9 milliards de dollars aux recettes publiques, à tous les niveaux. À elle seule, la Nouvelle-Écosse verra ses recettes augmenter d'environ 560 millions de dollars entre 2013 et 2024. En outre, la stratégie contribue au développement d'une main-d'œuvre hautement qualifiée. Depuis 2015, 316 apprentis des métiers spécialisés ont été embauchés aux Chantiers Maritimes Irving, et 185 sont devenus des gens de métier certifiés Sceau rouge. Les Chantiers Maritimes Irving ont également lancé un programme novateur intitulé « Cheminements vers la construction navale », dont le but est d'accroître les possibilités d'emploi dans la construction navale pour les travailleuses et travailleurs autochtones et de couleur. Ce programme est parallèle au programme de cheminement vers une carrière en construction navale mené en partenariat avec l'association Women Unlimited, qui vise à encourager une plus grande présence des femmes dans les métiers spécialisés.

Dans l'ensemble, l'emploi total dans le secteur a augmenté de 46 % depuis 2011, pour un total de 8 800 emplois. La croissance des salaires a augmenté de 14 % entre 2011 et 2019, soit plus du double du taux national.

## Unifor dans le secteur de la construction navale

Employeurs d'Unifor	Nbre approx. de membres
Chantiers Maritimes Irving	1 100
Kiewit Offshore Services	150
Marine Fabricators	60
Shelburne Ship Repair	50

Unifor représente environ 1 350 travailleuses et travailleurs de la construction navale, soit 0,4 % de tous les membres du syndicat. La

majorité de ces membres travaillent pour les Chantiers Maritimes Irving, en Nouvelle-Écosse, tandis que d'autres travaillent dans la province de Terre-Neuve-et-Labrador pour l'entreprise Kiewit Offshore Services, qui se spécialise dans les projets de construction en mer et sous l'eau.

Nos membres exercent divers métiers spécialisés : électriciens, mécaniciens en machinerie, grutiers, soudeurs et tuyauteurs.

## Aller de l'avant : Développer le secteur de la construction navale

La montée en flèche des coûts publics et les retards dans le démarrage des projets de construction des navires sont une préoccupation importante de la Stratégie nationale de construction navale. Cette situation a été signalée dans des rapports du vérificateur général du Canada et du directeur parlementaire du budget. Par exemple, les estimations initiales du gouvernement concernant la construction de 15 nouveaux navires de combat de surface pour la Marine royale canadienne s'élevaient à 14 milliards de dollars, et le premier navire devait être livré pour 2025. L'estimation révisée des coûts pour ces navires s'élève maintenant à 77 milliards de dollars, et la livraison du premier navire est reportée en 2030 ou en 2031. Il est vrai qu'il faut du temps et des ressources pour rebâtir au complet une industrie nationale. D'autres économies avancées ayant entrepris des projets

d'acquisition comparables, comme le Royaume-Uni et l'Australie, ont dû elles aussi faire face à des retards et à des révisions budgétaires. Le rapport du vérificateur général reconnaît d'ailleurs que la nature complexe inhérente à la construction navale doit être prise en compte dans l'examen des coûts globaux.

En outre, les impacts économiques de la pandémie de COVID-19, comme les confinements, les pénuries de main-d'œuvre et les perturbations de la chaîne d'approvisionnement ont eux aussi occasionné des retards dans les projets de construction.

Des questions ont également été soulevées concernant la transparence entourant la Stratégie nationale de construction navale, et on a accusé les représentants du gouvernement de ne pas avoir divulgué au public, aux médias et à d'autres représentants du secteur des informations clés à propos des coûts, des navires ou des dates des projets. De plus, des entreprises de construction navale ont formulé des allégations de conflit d'intérêts et

de pratiques déloyales entourant le processus de demande de propositions et la sélection des contrats. Le gouvernement doit améliorer la transparence et la reddition de comptes en ce qui concerne sa stratégie de construction navale. Étant donné l'ampleur des investissements publics, les avantages économiques considérables et les milliers d'emplois qui dépendent de la réussite du programme pour les prochaines décennies, la stratégie revêt une importance cruciale pour que le Canada soit reconnu comme un pays doté d'une construction navale de classe mondiale.

Enfin, un objectif clé de la stratégie nationale de construction navale est de soutenir la création d'emplois locaux et de constituer une main-d'œuvre hautement qualifiée au Canada. C'est pourquoi il faut interdire aux entreprises de confier en sous-traitance de bons emplois syndiqués à des pays où les travailleuses et travailleurs peuvent être facilement exploités pour des salaires moins élevés. Les contrats de construction du gouvernement doivent faire de la protection de la main-d'œuvre et du développement d'une main-d'œuvre locale une exigence fondamentale pour l'attribution des projets de marchés publics.

## Principaux enjeux du développement sectoriel

- Le syndicat continue de veiller à ce que les emplois dans le secteur de la construction navale demeurent au Canada et que les travaux ne soient pas confiés en sous-traitance.
- L'escalade des coûts des projets et les longs retards dans la construction des navires sont de plus en plus portés à l'attention de l'opinion publique.
- L'amélioration de la transparence politique et de la reddition de comptes est nécessaire pour assurer l'intégrité continue de la Stratégie nationale de construction navale.