

# TRANSPORT MARITIME

## Profil sectoriel



### Faits et chiffres, 2016

PIB total <i>Pourcentage du PIB du Canada</i>	1,5 G\$ 0,1%
Exportations totales*	3,2 G\$
Importations totales*	11,8 G\$
Balance du commerce extérieur* <i>Fluctuation corrigée en fonction de l'inflation depuis 2007</i>	- 8,6 G\$ + 73%
Nombre total d'emplois	23 100
Croissance de la productivité de 2007 à 2016	- 6%
Émissions de gaz à effet de serre (en kilotonnes, 2014) <i>Pourcentage des émissions industrielles totales du Canada</i>	4 454 0,7%
Taux de syndicalisation (approximatif)	64%
Nombre de membres d'Unifor dans le secteur	2 300
Pourcentage de membres d'Unifor	1%
Nombre d'unités de négociation d'Unifor	24
Taille moyenne des unités de négociation	95

Source: CANSIM, Service de recherche d'Unifor

\*Données de 2015



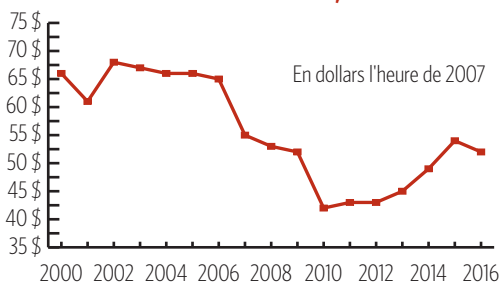
**unifor**  
theUnion | le syndicat

[unifor.org](http://unifor.org)

## Conditions actuelles

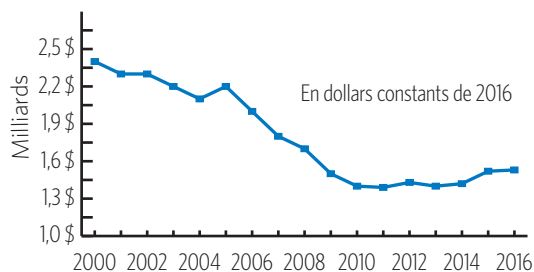
Le réseau de transport maritime joue un rôle économique important dans la circulation de la population sur les nombreuses voies navigables du Canada et l'expédition des marchandises destinées au commerce intérieur ou international. Le réseau portuaire national du Canada est composé de 590 grands ports et de 18 administrations portuaires. Environ 60 % des exportations maritimes, qui totalisent plus de 400 milliards de dollars de marchandises, transitent par les administrations portuaires canadiennes.

### Productivité du travail, 2001-2016



La part du PIB de l'industrie du transport maritime s'élevait seulement à 1,5 milliard de dollars en 2016, un recul de 14 % par rapport à 2007, malgré l'importance stratégique de celle-ci du point de vue touristique et commercial. De 2005 à 2011, les retombées économiques du transport maritime ont chuté de près de 30 %. Cette diminution s'explique en partie par la relation asymétrique du Canada avec ses partenaires commerciaux : en 2015, le Canada a vendu pour 3,2 milliards de

### PIB lié au transport maritime, 2001-2016



dollars de services de transport maritime au reste de la planète, mais il en a acheté pour 11,8 milliards de dollars. Dans l'industrie du transport maritime, le déficit commercial a pratiquement doublé entre 2007 et 2015 pour atteindre 8,6 milliards de dollars. La réglementation américaine stricte, qui interdit aux navires canadiens de transporter du fret entre deux ports américains, limite sans contredit la capacité du Canada à maximiser les expéditions maritimes à destination de son principal partenaire commercial.

Même si les données de Statistique Canada pour 2016 indiquent que plus de 23 000 personnes travaillent dans l'industrie du transport maritime (une hausse de 10 % par rapport à 2001), l'Association des administrations portuaires canadiennes affirme que celle-ci emploie directement et indirectement 250 000 personnes. Aucune donnée n'est disponible sur les salaires, mais la productivité du travail a dégringolé de près de 35 % entre 2005 et 2010. On ne s'explique pas bien ce phénomène, mais le sous-investissement et la valeur gonflée du dollar pourraient avoir joué un rôle. De 2010 à 2016, la productivité du travail s'est quelque peu redressée en augmentant de 23 %.

En 2014, on dénombrait 65 exploitants de traversiers, pour une flotte totale de 259 traversiers, au Canada. Ces embarcations ont transporté près de 54 millions de personnes et plus de 19 millions de véhicules. Les exploitants de traversiers employaient pratiquement 10 000 personnes. Dans ses budgets 2016 et 2017, le gouvernement fédéral a annoncé des investissements pour soutenir et moderniser les services de traversier dans les Maritimes et en Colombie-Britannique, afin de mieux desservir les municipalités environnantes.

## Unifor dans l'industrie canadienne du transport maritime

Employeurs choisis	Nombre approximatif de membres
Marine Atlantique	755
Voie maritime du Saint-Laurent	510
Communications maritimes de la Garde côtière	350

Les 2300 membres d'Unifor dans l'industrie du transport maritime, qui représentent 1 travailleur sur 10 dans cette industrie, sont répartis en 24 unités de négociation. Ils travaillent dans sept provinces allant de la côte est à la côte ouest, en passant par les Grands Lacs.

Les membres d'Unifor dans l'industrie du transport maritime occupent toutes sortes d'emplois, comme employés de traversier, marins, chargeurs et membres de la Garde côtière canadienne. Plus de la moitié des membres travaillent pour l'un des trois principaux employeurs de l'industrie, soit Marine Atlantique, la Voie maritime du Saint-Laurent et les Communications maritimes de la Garde côtière.

## Prochaine étape : Développer l'industrie du transport maritime

Le Canada n'arrive pas à exploiter le plein potentiel de la région des Grands Lacs pour le transport maritime de marchandises à courte distance, même si le transport maritime est encore le mode de transport le plus écologique et économique. Le développement du commerce maritime à courte distance permettrait d'accroître les perspectives d'emploi dans le secteur. Dans un autre ordre d'idées, Unifor s'oppose aux pavillons de complaisance, car ils se traduisent par des frais d'enregistrement minimes et une exonération partielle ou totale de droits, en plus de permettre aux entreprises d'employer de la main-d'œuvre bon marché.

En novembre 2016, le gouvernement fédéral a embauché une entreprise de services financiers pour évaluer la faisabilité de privatiser les 18 administrations portuaires sous sa compétence. Aucune décision n'a encore été prise, mais on craint de plus

en plus que céder les administrations portuaires à des intérêts privés ou étrangers limite la transparence et les investissements nécessaires dans les infrastructures portuaires pour maintenir les capacités actuelles du réseau.

Transports Canada vient d'annoncer qu'il est sur le point d'octroyer des contrats de 20 ans à des propriétaires-exploitants pour qu'ils fournissent des services de traversier dans trois provinces maritimes. Unifor appuie la décision d'opter pour des contrats stables de longue durée plutôt que des contrats de courte durée (afin d'améliorer la stabilité d'emploi), mais il exhorte les entreprises à respecter le droit des travailleuses et travailleurs à des emplois de qualité en maintenant les niveaux d'emploi actuels et les conventions collectives existantes.

## Principaux enjeux liés au développement du secteur

- Revitaliser le transport maritime au Canada grâce à des investissements publics dans les ports et les navires, lesquels sont absolument nécessaires pour réduire les émissions de CO2 qui lui sont associées et le déficit commercial du Canada.
- S'opposer à la privatisation des ports canadiens pour éviter d'accentuer les pressions à la baisse sur les emplois, les salaires et les conditions de travail.
- Accroître le taux de syndicalisation dans l'industrie du transport maritime en vue d'améliorer les salaires, la sécurité d'emploi et d'autres normes du travail.



**unifor**  
the Union | lesyndicat