

## Pour aller de l'avant : Développement du secteur du transport maritime

En surface, le public et le gouvernement montrent plus d'intérêt à revitaliser nos capacités intérieures de transport maritime, comme sur la Voie du St-Laurent. Le transport en vrac de fret et de marchandises peut coûter moins cher et avec moins de conséquences environnementales par la voie maritime plutôt que routière. Jusqu'à présent, cependant, la réalité des contraintes budgétaires constantes n'a pas rejoint les discours intéressés. Nos installations côtières ont besoin d'autres investissements (en infrastructures et en navires) pour améliorer la qualité du service et des conditions de travail.

Le segment international du commerce du transport maritime demeure l'un des plus horribles et des plus exploités du monde. Le transport maritime international est dominé par le système des « pavillons de complaisance » qui permet aux entreprises maritimes de s'immatriculer dans des paradis fiscaux étrangers (comme le Panama). Ils voguent ensuite dans les eaux internationales en bafouant les normes de travail, environnementales et autres règles fondamentales. Les TCA continuent de participer activement (via la Fédération internationale des ouvriers du transport et d'autres organismes) aux efforts mondiaux destinés à améliorer les conditions de ces ateliers de misère flottants. Les gens sont de plus en plus sensibilisés aux conséquences environnementales de l'expédition par mer : à cause de l'utilisation de fuel-oil marin de mauvaise qualité comme carburant et de la multiplication des transports par mer résultant de la mondialisation (p. ex., exportations de la Chine), le transport maritime est devenu l'un des principaux producteurs d'émissions de gaz à effet de serre.

Au niveau du transport maritime de passagers, il y a un combat parallèle à faire pour obtenir des engagements adéquats des gouvernements en termes de financement et de qualité des services des traversiers et autres infrastructures côtières. Compte tenu des grandes promesses de financement du fédéral et des provinces qui ont été faites pour les infrastructures publiques dans le cadre du plan de relance, il faut se battre pour faire en sorte qu'une part équitable de ces fonds soit allouée à la préservation et à la modernisation des services de traversier.

Les TCA travaillent avec d'autres syndicats du secteur et la Fédération internationale des ouvriers du transport pour relever le profil du secteur et élaborer une démarche plus cohésive afin de répondre à ses besoins économiques et de formation. Par exemple, nous avons fait des représentations au Conseil consultatif maritime canadien (CCMC) et nous exerçons des pressions pour que le gouvernement mette sur pied un nouveau conseil sectoriel maritime. Ce conseil s'occuperait de développement des compétences et d'autres questions ouvrières dans les transports maritimes, les ports et d'autres segments du secteur.

PRINCIPAUX EMPLOYEURS TCA*	NOMBRE DE MEMBRES APPR.
Marine Atlantique Inc.	800
Upper Lakes Shipping	500
Voie maritime du St-Laurent	460
Officiers, communication maritime, Garde côtière	360
Traversiers Northumberland	150
Traversiers Bay	100

\* Employeurs TCA comptant plus de 100 employés.



## Profil sectoriel TRANSPORT MARITIME

FAITS ET CHIFFRES	
PIB total (valeur ajoutée, \$ de 2002) <i>Croissance depuis 2000</i>	1,3 milliard \$ +14,7 %
Exportations	4,3 milliards \$
Importations	9,8 milliards
Balance commerciale	-5,5 milliards \$
Nombre total d'emplois * <i>Évolution depuis 2000</i>	40 000* -5 000
Émissions de gaz à effet de serre (kilotonnes) en 2005 <i>Évolution depuis 2000</i>	4 999 +30,4 %
Salaire horaire moyen (sans heures supplémentaires) <i>Évolution du salaire réel depuis 2000</i>	26 \$* -3 %
Croissance de la productivité de 2000 à 2007	19,4 %
Nombre moyen d'heures par semaine (sans heures supplémentaires)	40,9*
Nombre moyen d'heures supplémentaires par année	125*
Taux de syndicalisation approximatif	20 %
Nombre de membres TCA dans le secteur	2 600
Pourcentage de l'effectif TCA	1 %
Nombre d'unités de négociation TCA	23
Taille moyenne de l'unité de négociation	113

SOURCES : Statistique Canada; Recherche TCA.

Données 2008 sauf précision à l'effet contraire.

\*Données estimées puisque Statistique Canada a cessé de les compiler.

## Conjoncture actuelle

Il est difficile de faire un portrait statistique du système de transport maritime du Canada car, sous bien des aspects, les données gouvernementales manquent. Statistique Canada a cessé de compiler les statistiques sur l'emploi et les salaires du secteur en 2005. Ajoutons à cela le fait que nos expéditions internationales sont largement contrôlées par des transporteurs battant des pavillons de complaisance et les conditions économiques du secteur sont encore plus difficiles à cerner.

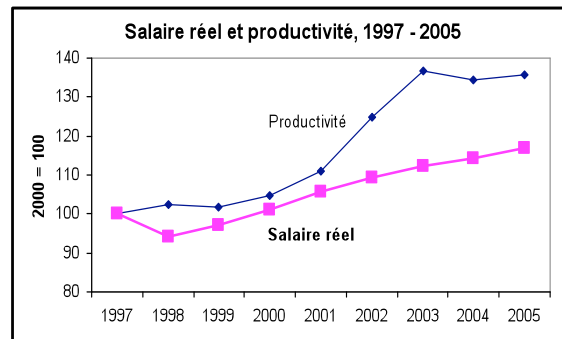
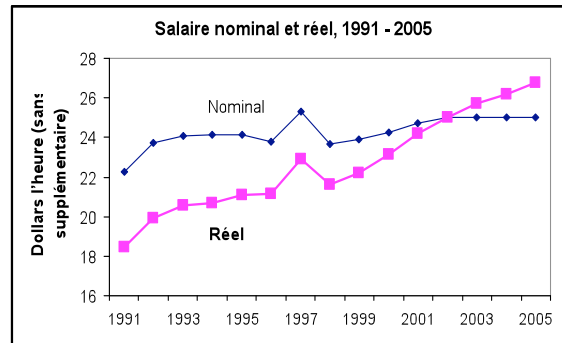
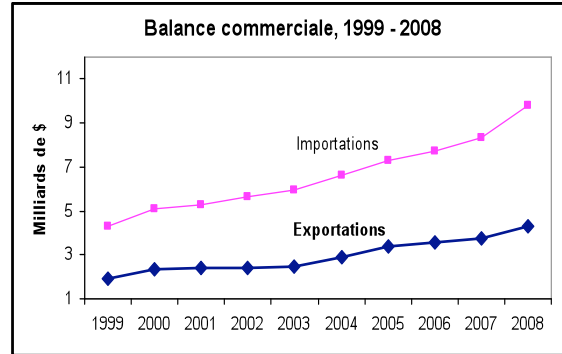
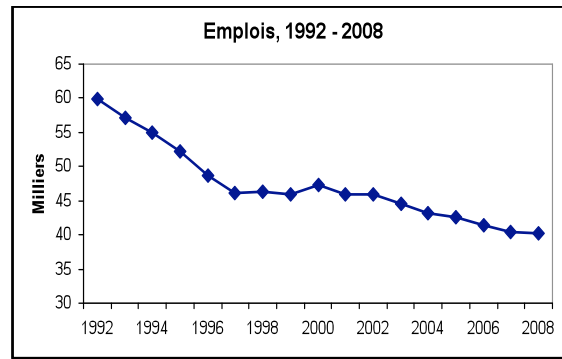
Néanmoins, sur la base des données disponibles, nous sommes en mesure de faire un survol partiel des conditions du secteur. Le transport maritime et les services de soutien connexes représentent présentement 1,3 milliard \$ du PIB canadien. Cette activité a connu une croissance lente mais constante ces dernières années et a gagné 15 % depuis le tournant du siècle.

Les niveaux d'emploi sont toutefois captifs d'un déclin graduel à long terme. À l'heure actuelle, environ 40 000 Canadiens travaillent dans le transport maritime et les services de soutien connexes.

La combinaison d'une production croissante (PIB) et d'un emploi en déclin implique clairement que le niveau de productivité du secteur a connu une croissance significative – de presque 20 % depuis 2000.

Les salaires horaires du secteur s'établissent en moyenne à 26 \$, quoi qu'il y ait une grande variation entre les différents segments du commerce du transport maritime.

Le Canada affiche un imposant déficit commercial en transport maritime international de marchandises et de passagers (y compris les croisières). Nos services de transport maritime génèrent environ 4 milliards \$ par année en recettes internationales, mais nous payons 10 milliards \$ par année à des transporteurs étrangers, d'où un déficit commercial qui grossit d'année en année et qui a atteint les 5 milliards \$ en 2008.



## Les TCA dans le secteur du transport maritime

Un peu plus de 1 % des membres des TCA, soit autour de 2 600, travaillent dans le secteur du transport maritime. Ces membres exercent toute une gamme de professions dans ce segment souvent oublié de notre réseau de transport. Après tout, le Canada est une puissance côtière majeure, mais les politiciens, les médias et le grand public prennent souvent ce secteur pour acquis.

Plus de la moitié de nos membres dans le secteur sont à l'emploi de services de traversiers aux passagers (Marine Atlantic, Northumberland et Bay).

Une partie de l'autre moitié travaille dans l'expédition de fret maritime, notamment les marins des Grands Lacs et les opérateurs du système de la Voie maritime du St-Laurent.

Le reste des membres TCA du secteur sont à l'emploi de la Garde côtière en tant que spécialistes des radiocommunications.

## « ÉCOLOGISER » LE SECTEUR

- Le transport sur les Grands Lacs peut réduire les émissions comparativement au transport par camions.
- Le transport international doit respecter les normes environnementales, notamment en utilisant des carburants propres.



CAW  TCA  
CANADA  
www.caw.ca

## ENJEUX DE DÉVELOPPEMENT DU SECTEUR

- Augmenter le financement pour l'infrastructure maritime : navires, infrastructures, traversiers publics, services de la Garde côtière; ainsi que pour le développement des compétences et la formation.
- Améliorer les normes internationales de transport maritime (pour les travailleurs et l'environnement) en éliminant le système des pavillons de complaisance.
- Mettre en application l'équivalent canadien de la Jones Act pour obliger l'utilisation de services de transport maritime canadiens (et de navires canadiens) pour les échanges maritimes intérieurs et côtiers.
- S'opposer à la privatisation des établissements et services maritimes.