



27 mai 2026

Chers collègues et amis,

Au nom du Syndicat international des marins canadiens (SIMC), je vous écris aujourd'hui pour attirer votre attention sur un dossier urgent lié à une consultation que mène actuellement le gouvernement du Canada, par l'intermédiaire de Transports Canada. Cette consultation, intitulée *Renforcer l'Unité de l'économie canadienne par le commerce et les transports*, a été lancée le 8 mai 2026 et invite les parties prenantes à se prononcer sur les diverses propositions présentées dans le document de discussion qui l'accompagne.

J'aimerais en particulier attirer votre attention sur une proposition qui figure dans la section intitulée « *Réduire les formalités administratives et rationaliser la réglementation* », dans laquelle le gouvernement propose à la légère d'envisager une modification législative qui s'attaque directement au secteur canadien du transport maritime intérieur et aux marins canadiens :

« Offrir une souplesse ciblée en cas d'urgence, notamment en permettant aux navires étrangers d'exercer temporairement des activités sans licence de cabotage afin de soutenir les chaînes d'approvisionnement essentielles. »

Mise en œuvre au moyen d'une modification législative, cette proposition permettrait aux navires immatriculés à l'étranger d'exercer des activités de cabotage au Canada sans devoir d'abord obtenir une licence de cabotage. Nous soulignons que les expressions « souplesse ciblée », « situations d'urgence », « soutenir » et « chaînes d'approvisionnement essentielles » ne sont pas définies dans la proposition et pourraient donc se prêter à une interprétation très large.

Cette proposition constitue une attaque directe contre l'industrie maritime intérieure du Canada. Comme vous le savez, toutes les activités de cabotage au Canada sont réservées aux navires battant pavillon canadien, qui emploient en majorité des marins canadiens et des résidents permanents. Notre réglementation actuelle permet déjà à un navire immatriculé à l'étranger d'être importé pour exercer des activités de cabotage pour une période maximale d'un an, sur autorisation de l'Office des transports du Canada. **Le système actuel comporte déjà une procédure « accélérée » et « d'urgence » qui permet d'importer un navire étranger à des fins de cabotage dans un délai aussi court que deux jours, lorsqu'aucun armateur canadien ne s'y oppose ni ne propose un navire de remplacement convenable.** Autrement dit, la proposition d'éliminer l'obligation d'obtenir une licence de cabotage est tout à fait inutile et semble viser à empêcher les exploitants canadiens de s'opposer à l'importation d'un navire étranger. Rien ne démontre que le système actuel ait empêché l'importation de navires battant pavillon étranger dans des « situations d'urgence »... « pour soutenir les chaînes d'approvisionnement essentielles ».

**Headquarters
Quartiers Généraux**
200 - 3131 Blvd. Pitfield
Saint-Laurent, QC H4S 1N3
(514) 931-7859
siuofcanada@seafarers.ca

**Records Department
Services des dossiers**
200-3131 Pitfield Blvd.
Saint-Laurent QC H4S 1N3
(514) 931-7859
records@seafarers.ca

**Newfoundland
Terre-Neuve**
1601 Station C
St. John's, NL A1C 5P3
(514) 931-7859
siuofcanada@seafarers.ca

Québec
205 - 1001 Route de l'Église
Québec, QC
G1V 3V8
(418) 529-6801
quebec@seafarers.ca

Niagara
204 - 20 Corporate Park Drive
St. Catharines, ON
L2S 3W2
(905) 227-5212
thorolddispatch@seafarers.ca

Vancouver
403-860 Homer St
Vancouver, BC
V6B 2W5
(604) 687-6699
vancouver@seafarers.ca



À cela s'ajoute une multitude d'autres raisons qui rendent cette proposition tout aussi infondée qu'illogique. Pour reprendre les propos mêmes de notre premier ministre à Davos plus tôt cette année : « Un pays qui ne peut ni se nourrir, ni s'alimenter en énergie, ni se défendre lui-même a peu d'options. Quand les règles ne vous protègent plus, vous devez vous protéger vous-même. » Le cabotage assure justement cette protection : il contribue à maintenir une flotte canadienne, garante de la résilience dont nous avons besoin pour faire face aux perturbations des chaînes d'approvisionnement et préserver notre autonomie en cas de crise.

Cette proposition est en totale contradiction avec ce que le gouvernement présente comme ses priorités : faire en sorte que le Canada demeure un pays autosuffisant et une nation souveraine, et que nous conservions la maîtrise de nos chaînes d'approvisionnement, y compris la capacité de transporter marchandises et personnes à bord de navires de propriété et d'exploitation canadiennes, dotés d'une main-d'œuvre maritime nationale qualifiée.

Quel État de pavillon de complaisance, selon ce gouvernement, viendra à notre secours en cas de crise ? De quelle nationalité seront les marins prêts à se mettre en danger pour préserver l'intégrité de nos chaînes d'approvisionnement ? Quelle société étrangère acceptera d'offrir un service fiable à un prix équitable ?

Or, force est de constater que presque tous les autres pays du monde vont dans la direction opposée. Pendant que notre gouvernement envisage d'ouvrir notre cabotage aux exploitants étrangers, le reste du monde tire les leçons de la pandémie et des guerres récentes : **nous devons être autosuffisants face à une crise.**

- En Australie, le gouvernement entame la première phase de la mise en place de la flotte stratégique australienne. Cette flotte à propriété privée fournirait au gouvernement des navires battant pavillon australien qui pourraient être mobilisés en cas d'urgence. Cette initiative fait suite au démantèlement, par les gouvernements précédents, des lois australiennes sur le cabotage, ce qui avait fait disparaître les navires battant pavillon australien. Devant le risque de voir s'éteindre les compétences maritimes nationales, ces navires offrent également l'occasion de former des marins australiens et d'assurer le maintien d'une main-d'œuvre maritime qualifiée, sans dépendre d'équipages ni de navires étrangers.
- En Norvège, le gouvernement a fait adopter au Parlement, en juin 2025, un projet de loi sur les salaires et les conditions de travail norvégiens, afin d'uniformiser les règles et d'obliger les exploitants battant pavillon étranger à se conformer aux salaires et conditions de travail en vigueur dans le pays – le tout dans le but de soutenir l'industrie maritime nationale norvégienne en renforçant les capacités de la flotte et de la main-d'œuvre nationales.
- Au Brésil, le gouvernement est revenu sur la décision de l'administration précédente d'ouvrir le cabotage aux navires étrangers et a adopté une nouvelle loi exigeant que la majorité des équipages soit composée de ressortissants brésiliens. En outre, le gouvernement renforce l'utilisation de navires battant pavillon brésilien dans le secteur pétrolier et gazier par l'entremise de la société d'État Petrobras, qui affrétait auparavant des centaines de navires étrangers chaque année.



- L'OTAN et ses alliés s'attachent actuellement à répondre aux besoins en tonnage et en main-d'œuvre en temps de conflit, en remédiant au phénomène de la « cécité maritime », c'est-à-dire la tendance à négliger l'importance des capacités de transport par voie d'eau en situation de conflit – une démarche fondée sur la promotion du cabotage et sur la nécessité d'adopter des politiques maritimes nationales propres à former et à valoriser les marins civils, ainsi qu'à développer les capacités de transport maritime stratégique en appui aux forces armées au moment opportun.

L'organisme britannique Seafarers' Rights International (SRI) a récemment mis à jour sa publication de 2018 intitulée *Cabotage Laws of the World* (Lois sur le cabotage dans le monde). Les données démontrent à la fois que le cabotage est la norme et non l'exception, et que les réglementations en la matière ne sont pas figées : elles s'étendent à travers le monde. En 2018, le rapport de SRI révélait que 91 États membres de l'ONU s'étaient dotés d'une réglementation sur le cabotage, soit environ 80 % des littoraux du monde. À l'appui de notre propos, le rapport de 2025, qui s'inspire des enseignements tirés de la pandémie et des guerres récentes, fait état d'une progression à 105 pays, et cette tendance s'est poursuivie depuis sa publication.

Le seul pays où le cabotage est actuellement remis en cause, ce sont les États-Unis, où l'administration Trump s'attaque à la *loi Jones* et a accordé de nombreuses dérogations à cette *loi* pour permettre à des transporteurs étrangers d'acheminer du carburant et des produits pétroliers entre les ports américains, dans le but de faire baisser des prix à la consommation gonflés par la guerre qui touche le golfe Persique. Cette mesure n'a eu aucun effet notable sur les prix du carburant aux États-Unis. Certains acteurs de l'industrie maritime semblent vouloir reprendre la même logique pour miner l'industrie maritime canadienne. Or, nous n'avons aucune leçon à tirer de l'administration américaine actuelle.

Ces efforts pour affaiblir le secteur doivent échouer, et nous devons nous unir pour exiger du gouvernement qu'il retire cette proposition. À titre de syndicat représentant la majorité des marins canadiens sur les trois côtes du Canada, nous avons tout intérêt à protéger ce secteur et à veiller à ce que les navires canadiens continuent d'exercer leurs activités sur un marché équitable, où la concurrence s'exerce entre exploitants canadiens et clients canadiens, et non avec des navires battant pavillon de complaisance (FOC) qui appliquent les normes les plus basses qui soient en exploitant une main-d'œuvre non nationale formée de marins étrangers marginalisés. Nos membres ont été au rendez-vous lors de toutes les crises et de tous les conflits, de la Seconde Guerre mondiale à la pandémie récente, et ils continueront de l'être, malgré les attaques répétées du gouvernement qui sous-entendent que nos marins et nos sociétés maritimes canadiennes sont incapables de se montrer à la hauteur de la situation.

S'il est inévitable que les acteurs du secteur aient des opinions divergentes sur d'autres aspects de cette consultation, voici l'occasion de nous unir autour d'un enjeu commun : la promotion de l'industrie maritime canadienne et des marins canadiens.

**Headquarters
Quartiers Généraux**
200 - 3131 Blvd. Pitfield
Saint-Laurent, QC H4S 1N3
(514) 931-7859
siuofcanada@seafarers.ca

**Records Department
Services des dossiers**
200-3131 Pitfield Blvd.
Saint-Laurent QC H4S 1N3
(514) 931-7859
records@seafarers.ca

**Newfoundland
Terre-Neuve**
1601 Station C
St. John's, NL A1C 5P3
(514) 931-7859
siuofcanada@seafarers.ca

Québec
205 - 1001 Route de l'Église
Québec, QC
G1V 3V8
(418) 529-6801
quebec@seafarers.ca

Niagara
204 - 20 Corporate Park Drive
St. Catharines, ON
L2S 3W2
(905) 227-5212
thorolddispatch@seafarers.ca

Vancouver
403-860 Homer St
Vancouver, BC
V6B 2W5
(604) 687-6699
vancouver@seafarers.ca



J'espère que vous saisissez cette occasion pour défendre notre industrie maritime canadienne et que vous écrirez à Transports Canada durant cette période de consultation pour faire valoir que cette proposition illogique et contradictoire doit être retirée. Restons unis face à ce défi.

N'hésitez pas à communiquer avec moi si vous souhaitez approfondir la discussion à ce sujet.

Meilleures salutations,

Chris Given

Chris Given
Président, SIMC
Président du groupe de travail de l'ITF sur le cabotage
Président, Amérique du Nord, Section des gens de mer de l'ITF

Le document de discussion lié à cette consultation est accessible [ici](#).

Les commentaires peuvent être transmis à TC.engagement.TC@tc.gc.ca avant la date limite fixée au 7 juin 2026.