

**Mémoire présenté au Comité législatif de la Chambre des
communes chargé du projet de loi C-39**

Loi concernant certaines mesures visant à renforcer l'économie



Présenté par Chris Given

Président, Syndicat International des Marins Canadiens



Mémoire du Syndicat international des marins canadiens (SIMC) présenté au Comité législatif de la Chambre des communes chargé du projet de loi C-39

À propos du SIMC

Le Syndicat International des Marins Canadiens (SIMC) est le plus important syndicat maritime au pays représentant les marins non brevetés d'un océan à l'autre. Le SIMC représente la majorité des marins canadiens occupant des postes de personnel non breveté à bord de navires battant pavillon canadien. Nos membres travaillent à bord de navires canadiens qui naviguent sur les Grands Lacs, la Voie maritime du Saint-Laurent, les côtes Est et Ouest ainsi que dans l'Arctique canadien. Les navires exploités par nos membres transportent des marchandises essentielles à la chaîne d'approvisionnement et à l'économie du Canada. Ils constituent un pilier important du transport des marchandises destinées aux consommateurs canadiens et aux entreprises participant au commerce intérieur et international.

Sujets de préoccupation

Le SIMC est profondément préoccupé par les modifications à la Loi sur le cabotage prévues à la section 5 de la partie I du projet de loi C-39. Si elle était adoptée, cette modification permettrait à un navire battant pavillon étranger ou non dédouané de se livrer au cabotage sans obtenir de licence lorsqu'il intervient dans le cadre d'une situation d'urgence déclarée par le gouvernement fédéral, une province ou un territoire. Cette proposition affaiblirait une loi de longue date qui réserve le transport de marchandises et de passagers dans le cadre du cabotage, soit le commerce intérieur, aux navires immatriculés au Canada employant des marins ayant la citoyenneté canadienne ou le statut de résident permanent. La protection du cabotage est une pratique courante, présente dans plus de 105 pays et couvrant plus de 85 % des côtes du monde.¹

Puisque le Canada dispose déjà d'un régime de licences temporaires administré par l'Office des transports du Canada, qui permet aux navires battant pavillon étranger de se livrer au cabotage et prévoit un processus d'examen accéléré pour répondre aux besoins urgents, cette proposition est non seulement illogique, mais tout à fait inutile. Elle semble expressément conçue pour empêcher les exploitants de navires canadiens de s'opposer légitimement à l'importation d'un navire étranger. Elle favoriserait les exploitants de navires étrangers qui immatriculent leurs navires dans des paradis fiscaux sous des pavillons de complaisance, sans lien véritable avec l'État du pavillon, et qui emploient une main-d'œuvre à faible coût, tout en désavantageant délibérément les

¹ <https://www.seafarersrights.org/maritime-cabotage>



armateurs canadiens. Cette proposition va à l'encontre du principe même de ce projet de loi, qui est censé renforcer l'économie canadienne.

En ce qui concerne les dispositions du projet de loi C-39 relatives au travail, le SIMC souscrit entièrement à la position du Congrès du travail du Canada (CTC), auquel nous sommes affiliés et au Conseil canadien duquel nous siégeons. Nous appuyons la proposition du CTC de supprimer les nouveaux pouvoirs prévus à l'article 107 et de protéger le droit de grève. Nous sommes profondément préoccupés par toute mesure législative qui accorderait au ministre le pouvoir de mettre fin à une grève légale selon son appréciation des répercussions négatives que celle-ci pourrait avoir sur le soi-disant « intérêt national ». Nous rappelons au Comité que toute atteinte au droit de grève est non seulement inconstitutionnelle, mais également contraire au droit international. La Cour internationale de Justice a récemment reconnu que « le droit de grève est protégé » par la Convention de 1948 sur la liberté syndicale et la protection du droit syndical (no 87), 68 RTNU 17, un traité auquel le Canada est partie (Droit de grève au regard de la convention no 87 de l'OIT, avis consultatif du 21 mai 2026, par. 139).

Recommandations au Comité

- Supprimer toutes les modifications proposées à la Loi sur le cabotage à la section 5 de la partie I du projet de loi C-39.
- Supprimer les nouveaux pouvoirs prévus à l'article 107 et protéger le droit de grève.
- Mettre sur pied un comité indépendant chargé d'évaluer l'intérêt public afin de déterminer si une grève en cours a causé une véritable urgence économique nationale. Les perturbations économiques habituelles ne satisferaient pas à ce critère.
- Exiger un examen parlementaire. Toute mesure législative de retour au travail devrait être déposée au Parlement, plutôt que de découler d'une intervention ministérielle.
- Veiller à ce que les médiateurs soient indépendants du gouvernement, qu'ils possèdent de l'expérience en négociation collective et soient qualifiés pour travailler avec les syndicats et les employeurs en vue de parvenir à une entente négociée.



Aperçu et contexte des enjeux maritimes

La proposition contenue dans le projet de loi C-39 visant à permettre aux navires étrangers de se livrer au cabotage sans licence constitue une attaque directe contre l'industrie canadienne du transport maritime intérieur. Comme le gouvernement le sait bien, toutes les activités économiques liées au cabotage au Canada sont réservées aux navires battant pavillon canadien, qui emploient principalement des marins ayant la citoyenneté canadienne ou le statut de résident permanent. En vertu de la réglementation actuelle, un navire immatriculé à l'étranger peut déjà être importé pour être utilisé dans le cabotage pendant une période pouvant atteindre un an, après l'approbation d'une demande présentée à l'Office des Transports du Canada (OTC) et la délivrance d'une licence par le ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile.²

Le régime actuel prévoit déjà des processus de « traitement accéléré » et de traitement des « situations d'urgence » permettant l'importation d'un navire étranger pour des activités de cabotage dans un délai aussi court que deux (2) jours, voire moins, si aucun armateur canadien ne s'y oppose ou ne propose un navire de remplacement approprié.³

En termes simples, la proposition de lever l'obligation d'obtenir une licence de cabotage est tout à fait inutile et ne servirait qu'à empêcher les exploitants de navires canadiens de s'opposer à l'importation d'un navire étranger. Rien ne démontre que le régime actuel ait empêché l'importation de navires battant pavillon étranger lors de prétendues « situations d'urgence ».

De plus, la proposition ne précise pas comment la déclaration d'une situation d'urgence par une province ou un territoire faciliterait l'entrée d'un navire battant pavillon étranger, puisque l'OTC est un organisme fédéral et que les activités opérationnelles de ces navires relèvent de la compétence fédérale. Ces incertitudes pourraient entraîner de la confusion et des interprétations excessivement larges, ouvrant ainsi la voie à un recours courant aux exceptions pour situations d'urgence plutôt qu'à des mesures véritablement exceptionnelles. Les exploitants de navires étrangers pourraient profiter de toute ambiguïté ou faille dans ces processus pour concurrencer les armateurs canadiens à moindre coût et fragiliser le marché du travail canadien, alors qu'un processus clair existe déjà et que rien n'indique qu'il ne fonctionne pas.

À de nombreuses reprises, notre organisation et d'autres intervenants du secteur maritime canadien ont écrit à l'OTC pour lui faire part de leurs préoccupations quant aux interprétations trop larges des lignes directrices actuelles lors de l'examen des demandes de cabotage. Par exemple, bien que l'OTC ait le pouvoir d'exiger des éléments de preuve à l'appui des affirmations formulées dans ces demandes, il l'a rarement exercé dans le cadre de l'examen d'une demande de licence. Lorsqu'une preuve est exigée, le seuil actuel est très faible. En fait, nous n'avons jamais vu l'OTC

² <https://lois-laws.justice.gc.ca/eng/acts/C-33.3/>

³ <https://otc-cta.gc.ca/eng/publication/guidelines-coasting-trade-licence-applications>



tenir une audience ni même exiger une preuve sous serment, comme une déclaration sous serment. Les affirmations des importateurs dans leurs demandes et observations sont acceptées telles quelles, et la délivrance d'une licence de cabotage n'est, dans les faits, jamais refusée. Nous ne connaissons aucun cas où une licence aurait été refusée dans le cadre des processus de « traitement accéléré » et de traitement des « situations d'urgence ».

Par conséquent, l'approche de l'OTC en matière de procédure et de preuve permet déjà de rendre des décisions très rapidement. Parallèlement, la portée excessivement large des dispositions proposées risque d'aggraver les abus commis dans le cadre de la Loi sur le cabotage en ouvrant davantage le transport maritime intérieur aux navires battant pavillon étranger, cette fois sans aucun examen de l'OTC et sans délivrance d'une licence de cabotage. Pourtant, la proposition ne prévoit aucune mesure visant à renforcer le processus actuel de surveillance de l'examen des demandes concernant les navires étrangers par l'OTC, une réforme que le SIMC et d'autres intervenants estiment nécessaire depuis longtemps.

Une proposition contradictoire qui va à l'encontre des tendances mondiales

Les événements mondiaux récents ont notamment amené les gouvernements du monde entier à prendre des mesures pour accroître la stabilité et la résilience de leurs chaînes d'approvisionnement nationales et internationales. En 2018, l'organisme britannique Seafarers' Rights International (SRI) a publié un rapport intitulé *Cabotage Laws of World*, dont les auteurs ont recueilli et compilé des données sur l'application des lois sur le cabotage maritime dans les États côtiers membres de l'Organisation des Nations Unies. Ce rapport a révélé que 91 États membres de l'ONU disposaient d'une réglementation sur le cabotage, couvrant environ 80 % des côtes du monde et incluant la majorité des États membres du Conseil de l'Organisation Maritime Internationale (OMI). À la lumière des leçons tirées de la pandémie de COVID-19 et des guerres récentes, SRI a publié une version mise à jour de son rapport en 2025, indiquant que le nombre de pays dotés de politiques de cabotage était passé à 105. Ces données démontrent à la fois que le cabotage est la norme plutôt que l'exception et que sa réglementation n'est pas figée : elle prend de l'ampleur partout dans le monde, une tendance qui se poursuit depuis la publication récente de ce rapport.⁴ Ces États souverains reconnaissent en effet que le cabotage renforce leur autonomie et leur assure la capacité nationale nécessaire pour gérer les situations d'« urgence » et soutenir les chaînes d'approvisionnement essentielles.

La réalité est que, pendant que le gouvernement du Canada propose d'ouvrir notre cabotage aux exploitants étrangers, le reste du monde met en pratique les leçons tirées des événements récents : **nous devons être autonomes en période de crise.**

- En Australie, le gouvernement a obtenu le premier d'une série de navires destinés à son programme de flotte stratégique australienne. Ce programme prévoit que des navires privés

⁴ <https://www.seafarersrights.org/maritime-cabotage>



battant pavillon australien et dotés d'équipages australiens puissent être réquisitionnés par le gouvernement en cas d'urgence ou de crise. Cette flotte offrira également à l'Australie des navires dédiés exploités à l'échelle nationale, permettant aux marins australiens de développer leurs compétences et d'accumuler du temps de mer afin de préserver cette expertise essentielle au pays.

- En Norvège, le gouvernement a fait adopter par le Parlement, en 2025, un projet de loi sur les salaires et les conditions de travail norvégiens. Celui-ci obligera tous les exploitants de navires battant pavillon étranger à respecter la réglementation nationale sur les conditions de travail et les taux de rémunération, afin de décourager le recours aux navires sous pavillon étranger, particulièrement dans le secteur extracôtier, et de renforcer plutôt la capacité maritime norvégienne.
- Au Brésil, le gouvernement est revenu sur une décision de l'administration précédente visant à ouvrir le cabotage aux navires étrangers et a adopté de nouvelles dispositions législatives exigeant que la majorité des membres d'équipage soient de nationalité brésilienne. De plus, 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 avait auparavant largement recours à l'affrètement de navires battant pavillon étranger.
- L'OTAN et d'autres pays alliés se penchent actuellement sur leur capacité à répondre aux besoins en tonnage et en main-d'œuvre en période de conflit. Ils cherchent ainsi à remédier à la « cécité maritime », soit le manque de prise en compte de l'importance de la capacité de transport par voie d'eau lors d'un conflit. Cette démarche repose sur la promotion du cabotage et sur la nécessité de politiques maritimes nationales favorisant la formation et le développement des marins civils ainsi que des capacités de transport maritime permettant de soutenir les forces armées au besoin. En octobre 2026, le SIMC a participé à un sondage transmis par le Conseil de l'Atlantique Nord de l'OTAN portant précisément sur la disponibilité des marins nationaux et des navires battant pavillon national pouvant être mobilisés pour soutenir la capacité de transport maritime si l'OTAN est engagée dans un conflit.

Le seul pays où le cabotage fait actuellement l'objet d'attaques est les États-Unis. L'administration Trump y a pris pour cible le Jones Act et accordé plusieurs dérogations à cette loi afin de permettre à des transporteurs étrangers de transporter des marchandises, notamment des carburants et des produits pétroliers, entre les ports américains, dans le but de réduire les prix à la consommation en raison de la guerre touchant le golfe Persique. Ces mesures n'ont eu aucun effet significatif sur la baisse des prix des carburants aux États-Unis et ont été largement critiquées à l'échelle mondiale, puisqu'elles exposent davantage le pays aux fluctuations des marchés internationaux et à la hausse des taux de fret. Certains acteurs de l'industrie maritime semblent tenter d'utiliser cette même logique erronée pour affaiblir l'industrie maritime canadienne.

À l'instar d'autres puissances moyennes, le gouvernement du Canada devrait plutôt adopter une



politique visant à garantir la disponibilité d'un tonnage suffisant sous pavillon canadien et de membres d'équipage canadiens qualifiés pour soutenir les opérations lors de toute prétendue « situation d'urgence » imprévue nécessitant un renforcement des capacités de transport maritime. Toute proposition qui encourage le recours aux transporteurs sous pavillon étranger pour venir en aide au pays en période de crise affaiblit le cabotage et va entièrement à l'encontre des objectifs déclarés du gouvernement. Les exploitants de navires battant pavillon étranger, dont la majorité sont inscrits dans des registres de complaisance, agissent uniquement en fonction de la demande du marché, et non par bonne volonté. En cas de crise, les tarifs d'affrètement de ces navires augmenteront de façon vertigineuse. Dans les situations d'extrême urgence, comme une guerre ou une pandémie, le Canada ne devrait pas être contraint de compter sur la bonne volonté de ses alliés et de ses voisins pour soutenir ses chaînes d'approvisionnement. Nous devons reconnaître la nécessité manifeste de l'autonomie dans le nouvel ordre mondial.

De plus, les équipages à bord des navires sous pavillon de complaisance proviennent principalement de pays fournisseurs de main-d'œuvre à bas salaire, comme les Philippines, l'Inde, l'Ukraine et la Chine.⁵ Leurs conditions de travail et leurs salaires sont souvent bien inférieurs aux normes internationales du travail. Ces marins n'ont pas le même intérêt direct que les marins canadiens à protéger la sécurité de l'économie canadienne, l'environnement et le bien-être de sa population. Le Canada ne devrait pas non plus leur demander de se mettre en danger dans l'éventualité d'une urgence nationale canadienne. Il est regrettable de proposer des mesures qui risquent d'affaiblir les services canadiens de transport maritime en situation d'urgence, car elles exposent le pays au caractère non réglementé et imprévisible du système de navigation sous pavillon de complaisance. Cela met en péril notre sécurité nationale et notre capacité d'agir comme nation souveraine et autonome.

Cette préoccupation est accentuée par les risques croissants associés aux flottes fantômes et aux structures opaques de propriété des navires. Partout dans le monde, les gouvernements sont de plus en plus confrontés à des navires dont les bénéficiaires effectifs sont dissimulés, qui changent fréquemment de pavillon, qui font l'objet d'une surveillance insuffisante, dont les modalités d'assurance sont douteuses et qui utilisent des pratiques maritimes trompeuses pour échapper aux contrôles. Accorder un accès élargi au commerce intérieur aux navires battant pavillon étranger en situation d'urgence pourrait exposer involontairement le système de transport canadien à des acteurs dont la propriété, les antécédents de conformité, les sources de financement ou les normes opérationnelles sont difficiles à vérifier. Cela soulève non seulement des préoccupations relatives au marché du travail, mais aussi des enjeux plus vastes en matière de sécurité nationale, de respect des sanctions, de sécurité et de protection de l'environnement. Dans un contexte d'instabilité géopolitique accrue, le Canada devrait réduire ces vulnérabilités plutôt que de créer de nouvelles

⁵ En 2015, le SIMC a demandé un contrôle judiciaire des permis de travail délivrés aux équipages étrangers du Sparta (pavillon chypriote) et de l'Amalthea (pavillon grec), autorisés par l'OTC à transporter du pétrole canadien pour Suncor. La preuve a révélé qu'un marin du Sparta ne gagnait que 3,75 \$/h, contre 2,41 \$/h pour un marin de l'Amalthea.



possibilités de les introduire dans son secteur maritime intérieur.

Une proposition qui ne donne pas suite aux engagements du gouvernement envers les Canadiens

Le gouvernement du Canada a affirmé à maintes reprises que le renforcement de l'autonomie du pays, la sécurisation des chaînes d'approvisionnement, la création d'emplois pour les Canadiens hautement qualifiés et la réduction de la dépendance envers les intérêts étrangers comptaient parmi ses principales priorités, particulièrement en période de crise. La proposition malavisée de Transports Canada visant à accorder aux exploitants étrangers un accès accru à l'industrie canadienne du transport maritime intérieur lors de prétendues « situations d'urgence » va directement à l'encontre de ces objectifs. Au lieu de renforcer la résilience économique et la capacité maritime du Canada, elle risque d'accroître la dépendance envers les navires étrangers précisément au moment où le Canada devrait pouvoir compter sur sa propre industrie et sa propre main-d'œuvre.

L'incertitude persistante entourant les relations commerciales entre le Canada et les États-Unis a renforcé l'importance de protéger et de développer les industries nationales. Dans ce contexte, les gouvernements, les entreprises et les Canadiens adhèrent de plus en plus aux principes de l'« achat canadien », qui consistent notamment à soutenir les travailleurs et les industries du pays afin de renforcer notre souveraineté et notre résilience économiques. Il est difficile de comprendre pourquoi le gouvernement présenterait, à ce moment-ci, une proposition qui, si elle était mise en œuvre, donnerait aux concurrents étrangers un accès accru au marché canadien du transport maritime intérieur. Une telle politique affaiblirait la capacité nationale que les gouvernements encouragent les Canadiens à soutenir depuis des années.

Du point de vue de la sécurité nationale, la proposition est tout aussi incompatible avec les priorités déclarées du gouvernement du Canada. La politique actuelle du gouvernement vise à renforcer la souveraineté canadienne, à protéger les infrastructures essentielles et à maintenir une forte présence canadienne dans nos eaux côtières et arctiques. Le transport maritime est un atout stratégique national et une composante essentielle de la chaîne d'approvisionnement canadienne. Le Canada devrait renforcer son recours au secteur national du transport maritime afin de disposer, en situation d'urgence, des infrastructures nécessaires pour répondre à ses besoins. Modifier la législation pour permettre de contourner les lois sur le cabotage produira l'effet inverse.

Le principal défaut de cette proposition est qu'elle utilise les situations d'urgence pour justifier une dépendance accrue envers le transport maritime étranger, alors que ces situations sont précisément la raison pour laquelle le Canada doit maintenir une industrie maritime nationale forte. Un réseau de transport résilient ne peut pas se construire en écartant les Canadiens lorsque leurs services sont nécessaires. Il ne peut se bâtir qu'en soutenant les navires, les entreprises et les marins canadiens et en comptant sur eux.



Conclusion

Le SIMC s'oppose fermement à toute mesure visant à affaiblir notre réglementation sur le cabotage. Le gouvernement devrait abandonner cette proposition et revoir sa façon de considérer l'industrie du transport maritime intérieur. Les protections offertes par le cabotage ne sont pas des faiblesses : elles constituent précisément le mécanisme qui permet de prévenir une crise de la chaîne d'approvisionnement. Grâce à une flotte marchande canadienne solide et à des équipages canadiens bien formés, le transport maritime peut contribuer à atténuer les difficultés logistiques que le gouvernement anticipe.

Le gouvernement peut jouer un rôle important en soutenant et en favorisant une industrie maritime canadienne forte et dynamique. Les armateurs canadiens exploitent certaines des flottes les plus récentes et les plus efficaces au monde, et nos marins continuent de jouer un rôle essentiel dans le soutien à un large éventail d'industries nationales et internationales. Les membres du SIMC répondront à l'appel et seront présents pour soutenir notre pays, comme ils l'ont fait depuis la Seconde Guerre mondiale, jusqu'à la pandémie et aux conflits mondiaux les plus récents.

L'élaboration des politiques devrait examiner les moyens de répondre aux besoins prévisibles en tonnage et en équipages, en collaboration avec l'industrie et les syndicats, afin de déterminer comment atténuer ce risque au sein du marché intérieur. Nous soulignons également que ces enjeux pourraient être abordés dans un cadre de politique nationale, dont on trouve d'excellents exemples dans la plupart des autres pays dotés d'une industrie du transport maritime. Le Canada accuse un retard important par rapport à la majorité des autres pays dans l'élaboration d'une telle politique. Le moment serait bien choisi pour y remédier.

Nous estimons qu'il existe des motifs clairs de rejeter les modifications à la Loi sur le cabotage proposées dans le projet de loi C-39 et de plutôt concentrer les efforts sur le renforcement de nos capacités nationales à répondre à toute crise.

Respectueusement soumis,

Chris Given
Président, Syndicat International des Marins Canadiens
president@seafarers.ca

Chair, ITF Cabotage Task Force
Chair, North America, ITF Seafarers' Section