

Mémoire

Comité sectoriel de main-d'œuvre de l'industrie maritime (CSMOIM)



Comité sectoriel
de main-d'œuvre
de l'industrie maritime

et

Société de développement économique du Saint-Laurent (SODES)



SOCIÉTÉ DE
DÉVELOPPEMENT
ÉCONOMIQUE
DU SAINT-LAURENT

présenté à la
Commission des relations avec les citoyens

Assemblée nationale

Consultations particulières et auditions publiques sur les documents
intitulés *Vers une nouvelle politique québécoise en matière
d'immigration, de diversité et d'inclusion*

Février 2015

Mise en contexte

Le projet de nouvelle politique en matière d'immigration, de diversité et d'inclusion du gouvernement du Québec interpelle nos organisations respectives vu les orientations qu'elle met de l'avant. De fait, l'industrie maritime que nous représentons fait face à de multiples défis en matière de main-d'œuvre. L'apport de l'immigration constitue sans nul doute une solution à bon nombre des enjeux actuels et futurs auxquels le secteur maritime est confronté. Ces enjeux touchent à la fois le personnel navigant et non-navigant.

Nous croyons que les principes d'inclusion, de dynamisme économique, de reconnaissance des compétences qui sont traités dans le projet de politique rejoignent tout à fait les préoccupations de notre secteur d'activité en matière d'immigration. De plus, les éléments énoncés en introduction du document *Vers une nouvelle politique québécoise en matière d'immigration, de diversité et d'inclusion*, soit les pénuries de travailleuses et travailleurs spécialisés, la prise en considération des besoins pressants des entreprises et la création d'emplois attirent notre attention. Le présent document en fera l'exposé de manière plus précise.

Le moment est particulièrement bien choisi pour traiter de ces aspects puisque le Québec compte se doter, sous peu, d'une Stratégie maritime pour la relance de l'économie et la création d'emplois de qualité. Même si la Stratégie ne sera officiellement adoptée que dans quelques mois, il est déjà connu que la main-d'œuvre constituera l'un de ses axes prioritaires. Outre la Stratégie maritime, le Québec doit, dès à présent, prendre en compte l'impact qu'aura l'entrée en vigueur de l'Accord économique et commercial global (AECG) entre le Canada et l'Union européenne puisqu'il influera directement sur l'activité maritime et, nécessairement, sur les besoins de main-d'œuvre.

L'industrie maritime au Québec

La contribution de l'industrie au PIB du Québec est de 2,3 MM \$ (en 2010) dont 1 MM \$ versé en salaires. Elle fournit de l'emploi de façon directe et indirecte à quelque 27 000 personnes dans l'ensemble des régions du Québec. Elle contribue à plus de 500 M \$ aux revenus annuels du gouvernement du Québec.

À l'heure actuelle, le plein emploi prévaut dans le secteur maritime et on prévoit l'embauche de près de 2 000 travailleurs sur trois ans dont le tiers pour du personnel navigant.

Des pénuries sévères affectent l'industrie dans les postes stratégiques suivants :

- Capitaine
- Premier officier de navigation
- Chef mécanicien
- Mécanicien de deuxième classe
- Gestionnaire de navire

- Surintendant portuaire
- Technologue en architecture navale et architecte naval

L'immigration ne peut couvrir tous les besoins mais constitue un apport extrêmement important pour des professions comme officier mécanicien de navire et officier de navigation, surtout aux échelons supérieurs où l'on observe les pénuries les plus sévères. Ces emplois sont stratégiques. Même si l'on ne parle pas de milliers de postes, il est impératif que chacun des emplois ouverts soit comblé pour que le système fonctionne puisqu'il s'agit, dans le cas du personnel de bord, de postes et de compétences exigés par la réglementation maritime canadienne.

Pour certaines positions très spécialisées, comme gestionnaire de navires à terre, il est parfois difficile, voire impossible, de trouver la main-d'œuvre nécessaire au pays. Or, les démarches administratives pour faire immigrer les candidats étrangers intéressés sont longues et dissuasives. À la limite, cette contrainte peut conduire à la remise en question de la présence de sièges sociaux maritimes au Québec.

Recommandations:

Faire en sorte que les candidats à des emplois identifiés comme étant stratégiques et/ou impossibles à combler au pays bénéficient d'un traitement administratif accéléré pour leur immigration au Québec.

Faire ajouter dans les listes d'emplois prioritaires pour l'immigration, tant au Québec qu'au Canada, les professions maritimes identifiées comme étant stratégiques, en mer et à terre, et pour lesquelles il est très difficile ou impossible de recruter des candidats au pays.

Quantité et qualité des données disponibles

Les connaissances sur l'immigration maritime au Canada et au Québec sont peu documentées. Nous n'avons que des données parcellaires, et ce, en provenance des deux paliers de gouvernement. La rareté de l'information s'échelonne dans l'ensemble du parcours qu'ont à traverser les travailleurs maritimes étrangers souhaitant s'établir au Québec, notamment pour les étapes suivantes :

- Le nombre de demandes d'immigration formulées par des travailleurs maritimes étrangers;
- Le nombre d'immigrants admis détenant des qualifications maritimes;
- Le nombre de demandes d'ouverture de dossier à Transports Canada pour l'évaluation des dites qualifications;
- Le nombre d'immigrants maritimes qui parviennent à obtenir un brevet canadien;
- Le nombre d'immigrants maritimes par pays d'origine et par spécialité.

Recommandation :

Amorcer des discussions avec le gouvernement du Canada pour créer une banque d'informations statistiques précises et à jour sur l'immigration maritime au Québec.

Adéquation entre la formation et le marché du travail

Le Québec souhaite ouvrir davantage la formation de la main-d'œuvre aux candidats qui ne sont pas en emploi, aux immigrants et aux jeunes finissants dont la formation peut être complétée par un stage en milieu de travail. Des «bourses d'attraction» sont aussi envisagées pour inciter ces clientèles à se tourner vers les métiers les plus en demande.

Dans sa forme actuelle, la *Loi favorisant le développement et la reconnaissance des compétences de la main-d'œuvre* (communément appelée la Loi du 1%) ne permet pas que le financement de telles initiatives puisse provenir du Fonds de développement et de reconnaissance des compétences de la main-d'œuvre. Compte tenu que le Fonds dispose de sommes substantielles et que cet argent provient des employeurs du Québec, nous croyons qu'il est impératif d'en utiliser une part pour répondre aux priorités actuelles du gouvernement en matière d'adéquation entre la formation et le marché du travail. Il est temps d'innover et d'adapter le Fonds aux besoins actuels du secteur de l'emploi et des besoins de l'industrie maritime.

Recommandation :

Permettre le recours au Fonds de développement et de reconnaissances des compétences de la main-d'œuvre pour financer la formation de candidats sans emploi, d'immigrants et de jeunes finissants dont la formation peut être complétée par un stage en milieu de travail et/ou par une bourse d'attraction vers les métiers les plus en demande au Québec, notamment ceux dans l'industrie maritime.

Information fournie aux candidats à l'immigration vers le Québec

Le Canada et le Québec ne sont pas suffisamment promus en tant que nations maritimes. L'information dans les délégations et ambassades est trop souvent absente ou insuffisante relativement au domaine maritime. Le Québec aurait avantage à s'assurer que l'information pertinente est diffusée à travers son réseau de promotion à l'étranger.

Une étude réalisée en 2008 a démontré que plusieurs immigrants ayant des qualifications maritimes sont arrivés ici sans savoir qu'ils pourraient exercer leurs compétences au Canada ou au Québec. Cette malencontreuse situation confirme que le manque d'information et de promotion nous prive de candidats désireux de faire carrière dans l'industrie.

Recommandation :

S'assurer que le réseau de promotion à l'étranger du Canada et du Québec dispose d'une information adéquate et fasse la promotion du secteur maritime pour attirer des candidats.

Délai de traitement du dossier des travailleurs maritimes une fois au pays

Transports Canada est en charge de la reconnaissance des documents de compétences des immigrants. Le ministère exige avant d'ouvrir un dossier d'évaluation des compétences d'un candidat que celui-ci ait atteint le statut d'immigrant reçu avec carte de résident permanent. Aucun document de compétences (brevet maritime) n'est analysé avant cette étape. Dans les faits, cela veut dire que pour certains candidats il peut s'écouler plus d'un an et même davantage avant que leur dossier puisse être ouvert.

Comme dans beaucoup de domaines, la reconnaissance des compétences et de l'expérience acquises à l'étranger demeure un processus lourd. Là encore, Transports Canada a la responsabilité d'analyser les dossiers et de prescrire les examens, les formations et le temps de mer imposés aux candidats pour que leur brevet soit reconnu au pays. Le parcours imposé peut prendre des années avant d'être complété. L'industrie perd ainsi de nombreux candidats intéressants parce que ce parcours est long, difficile et coûteux.

Recommandation :

Entreprendre des discussions avec le gouvernement du Canada en vue d'atténuer les exigences imposées aux immigrants détenant des qualifications maritimes relatives aux :

- *Délais relatifs au statut d'immigrant avant l'ouverture de leur dossier et;*
- *Critères pour que leur brevet soit reconnu au pays.*

Recommandations au gouvernement du Québec contenues dans le présent document

1. *Faire en sorte que les candidats à des emplois identifiés comme étant stratégiques et/ou impossibles à combler au pays bénéficient d'un traitement administratif accéléré pour leur immigration au Québec.*

Faire ajouter dans les listes d'emplois prioritaires pour l'immigration, tant au Québec qu'au Canada, les professions maritimes identifiées comme étant stratégiques, en mer et à terre, et pour lesquelles il est très difficile ou impossible de recruter des candidats au pays.

2. *Amorcer des discussions avec le gouvernement du Canada pour créer une banque d'informations statistiques précises et à jour sur l'immigration maritime au Québec.*
3. *Permettre le recours au Fonds de développement et de reconnaissances des compétences de la main-d'œuvre pour financer la formation de candidats sans emploi, d'immigrants et de jeunes finissants dont la formation peut être complétée par un stage en milieu de travail et/ou par une bourse d'attraction vers les métiers les plus en demande au Québec, notamment ceux dans l'industrie maritime.*
4. *S'assurer que le réseau de promotion à l'étranger du Canada et du Québec dispose d'une information adéquate et fasse la promotion du secteur maritime pour attirer des candidats.*
5. *Entreprendre des discussions avec le gouvernement du Canada en vue d'atténuer les exigences imposées aux immigrants détenant des qualifications maritimes relatives aux :*
 - *Délais relatifs au statut d'immigrant avant l'ouverture de leur dossier et;*
 - *Critères pour que leur brevet soit reconnu au pays.*

Documents d'accompagnement transmis avec le mémoire

- *Portrait de la main-d'oeuvre dans l'industrie maritime au Québec (résumé)*
- *Étude sur les immigrants québécois ayant des qualifications maritimes (synthèse)*
- *Impact économique de l'industrie maritime au Québec (résumé)*

À propos du Comité sectoriel de main-d'œuvre de l'industrie maritime (CSMOIM)

Fondé en 2001, le Comité sectoriel est un organisme de concertation et d'action composé de représentants d'employeurs et de travailleurs. Il consacre ses efforts au développement de la main-d'œuvre par la réalisation de projets visant la formation, la gestion des ressources humaines, la connaissance sectorielle ainsi que la planification de la relève. Le Comité sectoriel est supporté par la Commission des partenaires du marché du travail. www.csmoim.gc.ca

À propos de la Société de développement économique du Saint-Laurent (SODES)

La Sodes rassemble autour d'un forum d'échange, de concertation et d'action, des intervenants dont les activités ont un impact sur l'économie du Saint-Laurent, que ce soit en matière de transport des marchandises et des passagers, de développement régional ou d'environnement. Elle a été fondée en 1985. www.st-laurent.org

Portrait de la main-d'oeuvre dans l'industrie maritime au Québec

CRC – 045MA
C.P. – Nouvelle
politique
d'immigration

► Résumé de l'étude sectorielle sur les effectifs maritimes au Québec — novembre 2013

CONTEXTE DE L'ÉTUDE

Ce résumé est tiré de l'étude sectorielle réalisée entre février et septembre 2013 par Zins Beuchesne et associés pour le compte du Comité sectoriel de main-d'œuvre de l'industrie maritime. L'information est issue de trois méthodes de recherche, soit une enquête auprès des entreprises, une compilation statistique et documentaire ainsi que des groupes de discussion avec des travailleurs maritimes.

BRÈVE DESCRIPTION DU SECTEUR

Le secteur maritime couvert par le Comité sectoriel de main-d'œuvre de l'industrie maritime inclut non seulement les activités de transport de marchandises et de passagers, mais aussi toutes les opérations effectuées en milieu portuaire ainsi que l'administration et les services maritimes.

Sur les **13 222 emplois directs** recensés dans le secteur, **37 % sont du personnel navigant** et **63 % du personnel maritime à terre.**

Le tonnage annuel moyen manutentionné dans les ports du Québec est en croissance quasi continue. En 2011, il se chiffrait à 127 millions de tonnes comparativement à 118 millions en 2007. On trouve près d'une vingtaine de ports commerciaux au Québec dont les plus achalandés sont Québec, Montréal, Sept-Îles, Port-Cartier, Sorel et Baie-Comeau (l'ordre varie d'une année à l'autre). Les ports du Saint-Laurent sont pratiquement tous des ports de transbordement de marchandises en vrac solide et liquide. Seul le port de Montréal fait exception avec un créneau très développé dans le trafic de conteneurs.

Les entreprises de transport maritime enregistrées au Canada ont l'obligation d'embaucher du personnel canadien. On en répertorie environ une vingtaine spécialisées surtout dans le transport des marchandises non conteneurisées. Les entreprises qui transportent des passagers (croisières et traverses) sont beaucoup plus nombreuses, mais en moyenne beaucoup plus petites.

LES ENTREPRISES

L'étude sectorielle a permis de recenser **366 entreprises** dans l'ensemble du secteur maritime au Québec. Les services maritimes et les services portuaires sont les catégories où se retrouve le plus grand nombre d'entreprises. Pour les fins de l'étude sectorielle, les 366 entreprises maritimes ont été divisées en catégories correspondant à leur activité principale.

Les **EXPLOITANTS DE NAVIRES** se subdivisent en trois groupes.

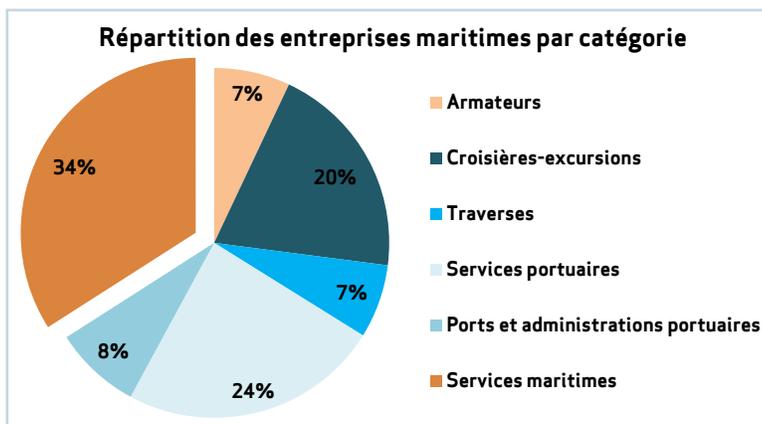
- **Les armateurs** : entreprises surtout spécialisées dans le transport de marchandises ou dans l'exploitation de navires de services comme des remorqueurs, des baliseurs, des navires de recherche, etc.
- **Les croisières-excursions** : entreprises offrant des services maritimes touristiques.
- **Les traversiers** : entreprises offrant des services réguliers de traverse ou de desserte en différents points le long d'une route pour passagers et marchandises.



► **Services portuaires** : organisations fournissant des services d'arrimage, d'amarrage, de chargement et déchargement de marchandises ou passagers et d'entreposage.

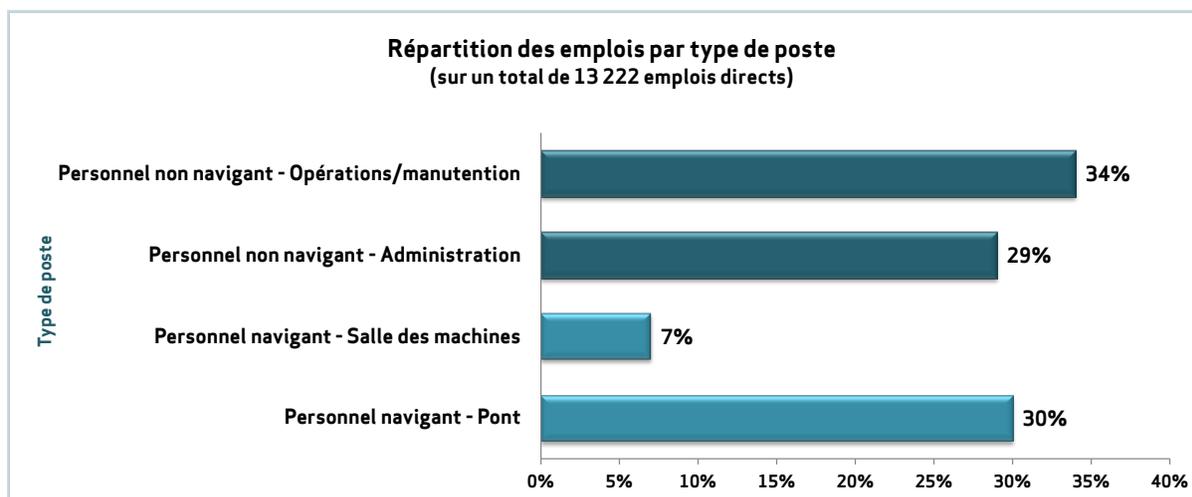
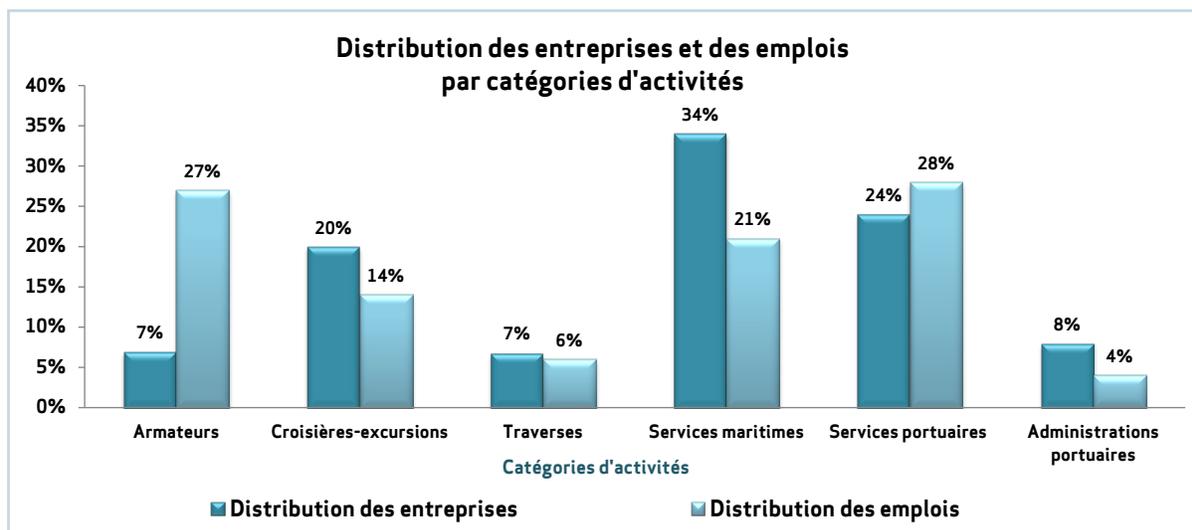
► **Ports et administrations portuaires** : entités administratives responsables de la gestion de l'ensemble d'un territoire portuaire ou d'infrastructures maritimes.

► **Services maritimes** : entreprises offrant des services divers aux autres catégories tels que inspection de navires, architecture navale, pilotage maritime, représentation de travailleurs ou d'employeurs, sécurité portuaire, gestion d'équipage, intervention environnementale, etc.



LES EMPLOIS MARITIMES

Les entreprises maritimes emploient 13 222 personnes au Québec. Si l'on ajoute à ce nombre les emplois indirects, le total monte à 19 041. Il s'agit d'une hausse de plus de 7 % par rapport au total recensé lors de la précédente étude sectorielle en 2008.



À propos du Comité sectoriel de main-d'œuvre de l'industrie maritime (CSMOIM)

Fondé en 2001, le CSMOIM est un organisme de réflexion, de concertation et d'action composé de représentants d'entreprises et de travailleurs. Le CSMOIM consacre ses efforts à la promotion des intérêts de l'industrie maritime du Québec en matière de développement de la main-d'œuvre par la réalisation de projets visant la formation, la gestion des ressources humaines, la connaissance sectorielle ainsi que la planification de la relève. www.csmoim.qc.ca



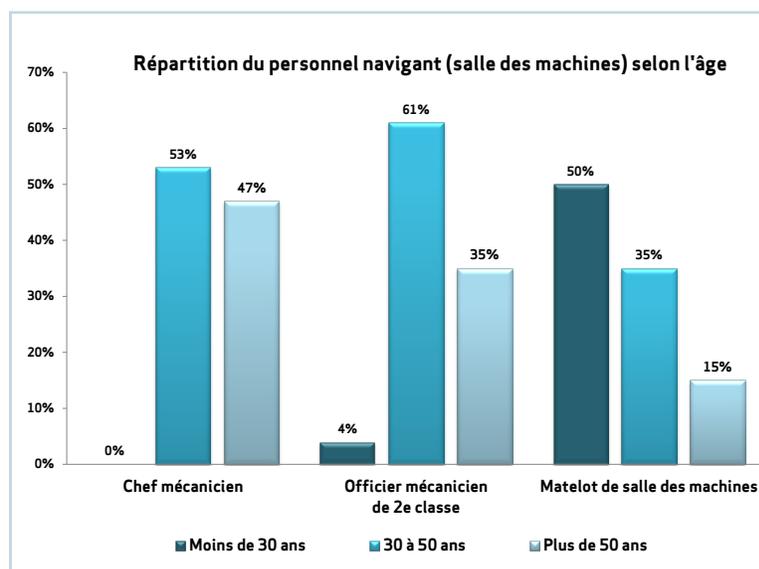
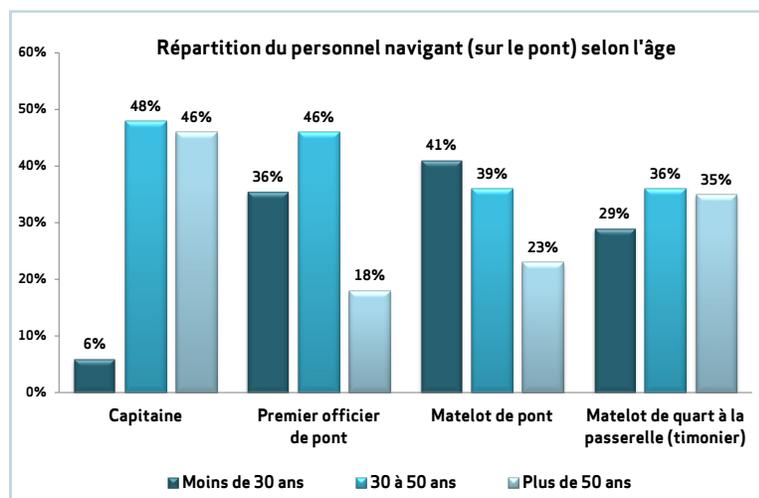
PRÉVISIONS D'EMBAUCHE

Au total, on estime à 1966 le nombre de postes à combler dans l'ensemble du secteur au cours des trois prochaines années. Sur cinq ans, le nombre de postes à combler sera de 2689.

C'est parmi le personnel navigant que les besoins de main-d'œuvre dans l'industrie maritime sont les plus nombreux. Hormis le personnel temporaire, c'est chez les officiers de pont, incluant les capitaines (tous brevets confondus), qu'on observe les plus grands besoins avec 14 % des postes à combler. Viennent ensuite les matelots de pont avec 12 % et les officiers mécaniciens avec 9 %.

Les gestionnaires interrogés croient que les postes les plus difficiles à combler au cours des prochaines années seront les capitaines et les officiers mécaniciens.

MOYENNE D'ÂGE POUR CERTAINS POSTES PARMI LE PERSONNEL NAVIGANT





ENJEUX DE MAIN-D'OEUVRE

Attraction et rétention de travailleurs maritimes

- ▶ Le recrutement demeure une préoccupation permanente pour les organisations maritimes, surtout chez les officiers supérieurs. Près de la moitié des capitaines et des chefs mécaniciens actifs à bord des navires ont plus de 50 ans. Cela exerce une pression importante sur le recrutement pour ces postes d'autant plus qu'il s'agit d'emplois accessibles seulement aux candidats détenant l'expérience et les qualifications nécessaires.
- ▶ Bonne nouvelle pour l'avenir. Depuis 2011, on observe une augmentation significative du nombre d'inscriptions dans les programmes en navigation et en mécanique de navire de l'Institut maritime du Québec. C'est le signe que des efforts conjugués et continus de la part des partenaires de l'industrie en promotion des carrières portent leurs fruits.
- ▶ Les emplois maritimes à terre comportent aussi leurs défis de recrutement. Certaines fonctions à des niveaux de direction requérant de l'expérience maritime comme des superviseurs, des directeurs, des enseignants sont très difficiles à combler. Il en va de même des techniciens en architecture navale.

Accès à la formation continue

- ▶ L'accroissement des exigences réglementaires force les marins à recourir à la formation continue à plusieurs moments de leur carrière, que ce soit pour mettre à jour des brevets ou certificats de compétence ou en acquérir de nouveaux. L'accès à la formation demeure problématique au plan financier, géographique et temporel puisque la plupart des formations ne sont pas disponibles en tout temps.

Nouvelles réalités du marché du travail

- ▶ Le travail maritime évolue. La technologie se développe énormément à bord des navires avec l'informatisation et l'automatisation. Et, la gestion d'un navire exige de plus en plus de connaissances en environnement, en administration et en ressources humaines. Ces changements posent un défi d'intégration de nouvelles compétences dans la formation des marins ainsi que dans celles des responsables des entreprises maritimes qui assurent la liaison avec les navires.

Pour consulter la version intégrale de l'étude sectorielle sur les effectifs maritimes au Québec (2013), rendez-vous dans la section Publications de notre site Web au www.csmoim.qc.ca.



Comité sectoriel
de main-d'œuvre
de l'industrie maritime
www.csmoim.qc.ca

271, rue de l'Estuaire
Québec (Québec)
G1K 8S8

Tél. : 418 694-9059
maritime@csmoim.qc.ca

Commission
des partenaires
du marché du travail

Québec

Cette publication a été
réalisée grâce à une aide
financière de la Commission
des partenaires du marché
du travail.



Comité sectoriel
de main-d'œuvre
de l'industrie maritime

SYNTHÈSE

ÉTUDE SUR LES IMMIGRANTS QUÉBÉCOIS AYANT DES QUALIFICATIONS MARITIMES

JUILLET 2008

TABLES DES MATIÈRES

Contexte et buts de l'étude	1
Méthodologie.....	1
Profil des immigrants maritimes	2
Constats et recommandations.....	3
1. Obstacles systémiques	3
2. Obstacles liés à la réalité de l'industrie maritime.....	5
3. Obstacles reliés aux immigrants	6
Principales recommandations	6
Conclusion	7

Contexte et buts de l'étude

En 2005, un rapport du Groupe de travail sur la formation, mis sur pied lors du Forum de concertation sur l'industrie maritime, a mis en lumière un certain nombre de problématiques touchant la main-d'œuvre en transport maritime au Québec. Parmi celles-ci est soulevée la pénurie de personnel navigant.

Devant cette problématique de main-d'œuvre, le Groupe de travail proposa comme solution de solliciter une nouvelle main-d'œuvre composée d'immigrants dont plusieurs seraient prêts à « canadianiser » leurs compétences. Toutefois, la situation de cette main-d'œuvre susceptible de représenter un bassin potentiel de recrutement pour le personnel navigant est méconnue parce que non documentée.

C'est dans ce contexte que le Comité sectoriel de main-d'œuvre de l'industrie maritime (CSMOIM) a confié au Groupe Réseau Conseil le mandat de réaliser une étude sur cette clientèle. Les objectifs poursuivis sont de :

- Décrire la situation dans l'industrie maritime de l'intégration des immigrants aux postes de personnel navigant (officier de navigation et officiers mécaniciens, matelots de pont et matelots de la salle des machines);
- Produire des recommandations visant à favoriser l'intégration des immigrants maritimes québécois aux postes de personnel navigant.

Méthodologie

En raison de la petite taille de la population d'immigrants visée, l'étude a eu recours à une enquête qualitative consistant en une approche qui repose sur une technique de collecte dite « de saturation d'information ». L'étendue et la diversité des sources et des données recueillies permettent d'atteindre les objectifs de l'étude.

L'échantillon d'intervenants sollicités a été catégorisé en trois groupes principaux :

- Les donneurs d'emplois maritimes
 - Armateurs
 - Traversiers
 - Administrations portuaires
 - Organisations syndicales
- Les intervenants sociaux impliqués dans le processus d'intégration des immigrants maritimes
 - Transports Canada
 - Ministère de l'Immigration et des Communautés culturelles (MICC)

- Comité d'adaptation de la main-d'œuvre – Personnes immigrantes (CAMO-PI)
 - Comité sectoriel de la main-d'œuvre de l'industrie maritime (CSMOIM)
 - Autres organisme susceptibles de travailler avec la clientèle ciblée
- Les personnes immigrantes avec des qualifications maritimes pouvant les mener à des carrières de personnel navigant dans les fonctions suivantes :
 - Officiers de navigation
 - Officiers mécaniciens
 - Matelots de pont incluant timoniers
 - Matelots de la salle des machines

La collecte d'informations a pris la forme d'entrevues directes ou téléphoniques et de deux rencontres de groupe avec les immigrants ayant des qualifications maritimes.

Les sources de données consultées sont majoritairement celles du MICC. Malgré tous les efforts soutenus, il a été malheureusement impossible d'avoir accès aux bases de données de Transports Canada sur les immigrants maritimes.

Le CSMOIM tient à remercier tous les organismes qui ont collaboré à l'étude et tout particulièrement le CAMO-PI pour sa grande contribution.

Profil des immigrants maritimes

L'étude a permis de constater que les immigrants maritimes au Québec détenteurs de brevets d'officiers sont plus nombreux que les immigrants non licenciés. En effet, de 2001 à 2006, selon les données obtenues du MICC, 113 immigrants se seraient, à leur arrivée, officiellement déclarés officiers de pont, officiers mécaniciens, matelots de pont ou matelots de la salle des machines. Parmi ceux-ci, seulement 8 étaient des matelots.

Toujours selon les statistiques du MICC, dans la période s'échelonnant de 2001 à 2006, plus des deux tiers des immigrants maritimes officiellement déclarés comme officiers provenaient de l'Afrique du Nord, le quart provenaient de l'Europe orientale et le reste provenaient de l'Europe occidentale (tableau 1).

Tableau 1 – Provenance des nouveaux arrivants déclarés comme officiers maritimes 2001-2006

	Afrique du Nord	Europe orientale	EUROPE OCCIDENTALE
Officiers de pont	23	11	5
Officiers mécaniciens	42	11	3
Total	65	22	8

Selon les données obtenues de Transports Canada, environ 200 immigrants ont déposé une demande d'équivalences pour la reconnaissance de leur brevet étranger de 2003 à 2005 (tableau 2). Ce nombre correspond à près de 4 fois plus de demandes que de personnes immigrantes s'étant officiellement déclarées comme travailleurs maritimes lors de leur entrée au pays.

Tableau 2 – Nombre de demandes d'équivalences dans les bureaux de Transports Canada

Bureaux au Québec	2003	2004	2005
Montréal	41	56	44
Québec	20 (approx.)	20 (approx.)	20 (approx.)
Rimouski	1 (approx.)	1 (approx.)	1 (approx.)

Constats et recommandations

L'étude a permis d'identifier trois niveaux d'obstacles à l'intégration des immigrants maritimes :

1. Obstacles systémiques;
2. Obstacles reliés à la réalité de l'industrie maritime;
3. Obstacles reliés aux immigrants.

1. Obstacles systémiques (reliés aux structures, aux politiques ou aux règles régissant la démarche d'immigration)

- Déficience de renseignements préalables à l'immigration au Québec.

Les personnes ayant des qualifications maritimes et désirant immigrer au Québec obtiennent très peu de renseignements utiles sur le fonctionnement et les règles pour intégrer l'industrie maritime québécoise, ainsi que sur la préparation de leur dossier. En effet, les ministères et délégations à l'étranger ne possèdent aucune information sur la structure de fonctionnement pour accéder aux emplois dans l'industrie maritime. Par conséquent, aucune information n'est diffusée puisque aucun outil de communication sur cette industrie n'en fait la promotion.

- Méconnaissance des besoins de main-d'œuvre de l'industrie maritime.

Emploi-Québec et les organismes communautaires voués à l'insertion au marché du travail manquent de renseignements sur les besoins de main-d'œuvre de l'industrie maritime, sur la disponibilité des emplois et sur les perspectives de carrières dans l'industrie maritime. D'ailleurs, le secteur maritime n'est pas inscrit dans les priorités orientant les efforts de

recrutement des agents d'immigration du MICC à l'étranger. L'étude a même constaté qu'il arrive régulièrement que les immigrants ne déclarent pas leurs compétences maritimes au moment de faire leur demande d'immigration au Canada.

- Barrières réglementaires à l'ouverture du dossier pour l'obtention du brevet canadien.

Les personnes immigrantes qui désirent travailler dans l'industrie maritime comme personnel navigant doivent entreprendre des démarches auprès de Transports Canada pour obtenir une reconnaissance d'équivalences pour leur brevet étranger et le temps de service en mer. Les conditions suivantes doivent cependant être remplies :

- Être un citoyen canadien ou un immigrant reçu avec une carte de résident permanent;
- Détenir un brevet valide émis sous la convention STCW95 sans limites de tonnage et sans limites de voyage. Le temps de mer est vérifié. Le temps à proximité du littoral n'est pas reconnu;
- Faire traduire les documents officiels en français ou en anglais;
- Faire authentifier le brevet présenté par le pays d'origine (processus qui peut prendre jusqu'à un an – souvent la principale cause des délais à obtenir la reconnaissance).

Le Canada ne reconnaît généralement pas les brevets obtenus dans d'autres pays sauf s'il s'agit de la Grande-Bretagne, de l'Australie et de quelques États américains.

De plus, selon les résultats de l'étude d'équivalence, le candidat devra réussir un certain nombre d'examens et de formations obligatoires pour obtenir son équivalence. Ces exigences, jugées très lourdes par l'industrie et les immigrants, visent à assurer la connaissance du système maritime canadien et les particularités des réglementations de navigation propres au Canada.

- Difficultés d'accès à la formation exigée pour l'obtention du brevet canadien.
 - Au niveau financier

Le coût de la formation pour accéder au marché du travail maritime devient un obstacle important pour les personnes immigrantes. En raison de leur situation précaire, plusieurs immigrants ont d'importantes difficultés au plan financier. Il existe actuellement deux programmes d'aide. Le premier, offert par Emploi-Québec, consiste en une aide pour soutenir la formation réglementée et à

assurer le maintien en emploi. Il ne vise donc pas la reconnaissance d'un brevet étranger et demande un lien d'emploi. C'est pourquoi, tant qu'ils n'ont pas commencé à intégrer l'industrie maritime, le seul programme d'aide auquel les personnes immigrantes ont accès est celui du ministère des Transports du Québec qui alloue un soutien financier de 50% des frais de scolarité pour des cours menant à l'obtention d'un brevet d'officier.

- Au niveau géographique

L'éloignement des fournisseurs de formation a aussi été identifié comme un obstacle à la démarche de reconnaissance d'équivalences. La grande majorité des candidats vivent dans la région de Montréal alors que les cours sont donnés à Rimouski ou dans la région de Québec. Cela signifie qu'ils doivent quitter leur domicile pendant des séjours pouvant aller jusqu'à plusieurs semaines, sans avoir de moyens de subsistance.

De plus, les cours visés ne se donnent souvent qu'une seule fois par année et parfois ils doivent être annulés faute de professeurs ou d'un nombre suffisant de candidats, ce qui retarde beaucoup le processus d'obtention des équivalences.

2. Obstacles liés à la réalité de l'industrie maritime

- Des règles complexes et incomprises pour accéder aux emplois.

Les personnes immigrantes comprennent mal les démarches à entreprendre pour accéder à un emploi dans l'industrie maritime. D'abord, l'information est difficilement accessible aux immigrants. Ensuite, les règles d'accès à l'emploi sont multiples. Les immigrants ont de la difficulté à décoder les informations qui s'appliquent à leur situation. Enfin, le rôle des syndicats est aussi mal compris. En effet, la culture syndicale dans l'industrie maritime est souvent différente de celle connue dans d'autres pays.

- Des pratiques de recrutement non favorables aux immigrants.

Il est difficile pour un immigrant de trouver un premier emploi régulier dans l'industrie maritime. Des emplois temporaires comme remplaçant sur de courtes périodes lui sont habituellement offerts.

De plus, les entrevues réalisées auprès des représentants des employeurs démontrent que 75% de ceux qui embauchent des immigrants

ont comme pratique de les intégrer à un niveau inférieur au brevet reconnu par Transports Canada.

- Absence de pratiques d'accueil et d'intégration spécifiques aux immigrants dans l'industrie maritime.

Le manque de connaissance de la culture maritime québécoise, des règles implicites de fonctionnement notamment en ce qui touche la façon d'exercer le leadership et de transiger avec les employés, des comportements à adopter dans certaines circonstances particulières et autres sont des lacunes qui peuvent nuire à l'immigrant nouvellement arrivé.

3. Obstacles reliés aux immigrants

- Méconnaissance de la culture de l'industrie maritime québécoise et de la langue.

Les principales difficultés d'intégration des immigrants se situent au plan de la langue (français ou anglais selon l'entreprise) et de la culture. Les officiers étrangers qui s'adaptent le mieux en général sont ceux qui démontrent une plus grande souplesse et une meilleure capacité à travailler avec des travailleurs syndiqués dans un contexte d'équipage restreint.

Principales recommandations

- Déployer une stratégie d'attraction des immigrants qualifiés et/ou expérimentés aux niveaux international, national et provincial en collaboration avec tous les partenaires concernés : MICC, Transports Canada, CSMOIM, IMQ, Emploi-Québec, employeurs et syndicats;
- Cibler des pays reconnus pour leur culture maritime et développer des projets-pilotes;
- Ajout sur le site du MICC d'une fiche descriptive sur les perspectives professionnelles et les conditions d'accès à l'industrie maritime;
- Prévoir des mécanismes de diffusion de l'information pour les différents intervenants concernés (MICC, agences à l'étranger, organismes d'insertion au marché du travail, immigrant) afin de faciliter l'insertion des immigrants au marché du travail;

- Développer des produits de familiarisation à l'attention des immigrants;
- Faire connaître le Programme PRIIME à l'industrie maritime;
- Proposer à Transports Canada une analyse conjointe des critères d'équivalences visant à faciliter l'accès des personnes immigrantes aux emplois de l'industrie maritime;
- Mettre en place des activités de sensibilisation du milieu de travail à la diversité culturelle;
- Prévoir des activités d'accueil et d'intégration spécifique aux besoins de la main-d'œuvre immigrante (formation linguistique, mentorat ou jumelage ou autres activités);

Conclusion

Dans l'industrie maritime québécoise, l'intégration des immigrants qualifiés aux postes de personnel navigant s'avère être un processus comportant plusieurs obstacles. D'abord, l'étude constate une déficience dans les renseignements obtenus et diffusés par les intervenants impliqués dans le processus d'immigration. En effet, les ministères et délégations à l'étranger ne possèdent aucune information sur la structure et le fonctionnement du milieu du travail dans l'industrie maritime. De plus, Emploi-Québec et les organismes communautaires voués à l'insertion au marché du travail ignorent le grand besoin de main-d'œuvre de l'industrie maritime. Par conséquent, les personnes immigrantes ayant des qualifications maritimes ne possèdent aucune information sur les conditions exigées par Transports Canada pour l'obtention d'une reconnaissance d'équivalences et sur l'industrie maritime québécoise en général. Ces informations seraient très utiles à la préparation de leur dossier et à leur compréhension de l'industrie maritime québécoise avant leur arrivée au Québec.

Aussi, les personnes immigrantes se heurtent régulièrement à un manque d'accès et de ressources afin de compléter leur cheminement de reconnaissance d'équivalences.

L'étude constate que les principales difficultés d'intégration des immigrants se situent au niveau de la méconnaissance de la langue, de la culture maritime québécoise et des règles implicites de fonctionnement à bord d'un navire. De meilleures mesures d'accueil et d'intégration des travailleurs immigrants pourraient combler ces différentes lacunes et favoriser leur intégration.

Enfin, les recommandations présentées par l'étude visent à proposer des solutions afin de faciliter l'intégration des immigrants québécois ayant des qualifications maritimes aux postes de personnel navigant.

Version 2

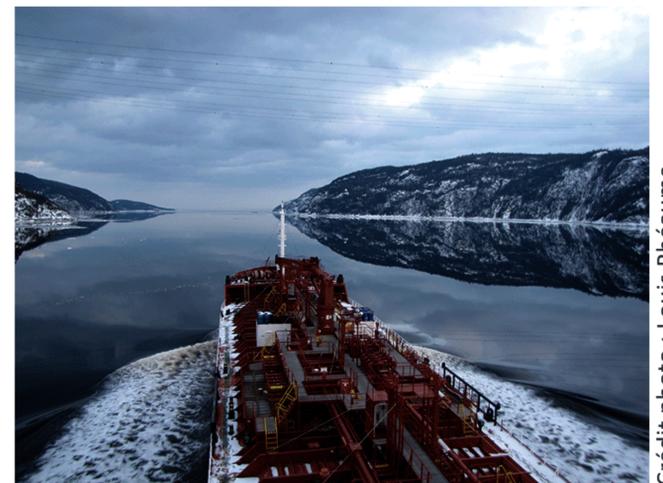
Version résumée
du rapport d'étude

Impact économique de l'industrie maritime au Québec

Une mer de bénéfices

Mise en contexte de l'étude

La Société de développement économique du Saint-Laurent (Sodes) et le ministère des Transports du Québec (MTQ), accompagnés de partenaires, ont voulu mesurer les retombées économiques de l'ensemble des activités maritimes et portuaires se déroulant au Québec, ce qui ne s'était pas fait depuis une quinzaine d'années. L'analyse porte à la fois sur le transport des marchandises et celui des passagers et couvre le territoire desservi par le système de navigation du Saint-Laurent et de ses affluents au Québec.



Crédit photo : Louis Rhéaume

La Sodes est un organisme sans but lucratif qui a comme mandat de protéger et de promouvoir les intérêts économiques de la communauté maritime. Elle représente près d'une centaine d'organisations dont les activités sont liées au Saint-Laurent.

Définition de l'industrie

La définition de l'industrie maritime adoptée par la Sodes et le MTQ comprend l'ensemble des activités des établissements et organismes qui participent étroitement à la chaîne de réception, d'expédition et de distribution des produits industriels et qui assurent le déplacement des personnes dans le système de transport maritime.

Collecte et analyse

Les retombées économiques ont été calculées à partir d'une évaluation des dépenses d'exploitation et d'investissements effectuées en 2010 par les établissements qui composent l'industrie. Selon notre recensement, l'industrie comptait 262 établissements en 2011. Ces informations ont été obtenues via une enquête à laquelle un échantillon représentatif a collaboré.

Segmentation des établissements de l'industrie

Transport maritime

- ❖ Armateurs
- ❖ Lignes maritimes
- ❖ Traversiers
- ❖ Croisières – excursions

Activités portuaires

- ❖ Ports
- ❖ Opérateurs de quais privés
- ❖ Arrimeurs et terminaux

Services de soutien

- ❖ Agences gouvernementales
- ❖ Établissements de services portuaires
- ❖ Établissements de services maritimes
- ❖ Associations

L'importance de l'activité économique et portuaire au Québec

On représente souvent l'importance d'un système de navigation et portuaire en référant aux mouvements de navires, aux tonnages entrant et sortant, au nombre de passagers transportés, etc. Bien que l'objectif premier de cette étude soit de mesurer la contribution de l'industrie à l'économie, nous présentons quelques caractéristiques du transport maritime et portuaire.



L'industrie en chiffres

Nombre de ports (2011)	20
Nombre de mouvements de navires (2009)	10 889
Passagers en croisières (2009)	116 300
Usagers des traversiers (2010)	5 613 482
Tonnes de marchandises transbordées (2009)	110 000 000

Sources : Statistique Canada. 2011. Le transport maritime au Canada 2009, tableaux 11 et 12.
Société des traversiers du Québec. 2011. Rapport annuel de gestion 2010-2011, page 18.
Gamache, Claude. 2009. Bulletin économique du transport. Juin 2009, numéro 42.

Les retombées économiques

...des dépenses d'exploitation

On estime les dépenses totales d'exploitation, pour l'année 2010, à près de 3 milliards de dollars, dont le tiers est versé en salaires. Ces derniers, combinés aux salaires et aux rémunérations de la chaîne des fournisseurs, soutiennent 27 349 emplois directement, indirectement et de manière induite. On peut aussi établir la portée économique d'une industrie en mesurant sa contribution au produit intérieur brut (PIB). Ainsi, les effets directs, indirects et induits de la dépense de près de 3 G\$ se traduisent par une contribution de 2,3 G\$ au PIB aux prix du marché du Québec.

Impact économique des dépenses d'exploitation de l'industrie du transport maritime en 2010

	Transport maritime	Activités portuaires	Services de soutien	Total
Montant dépensé (M\$)	1 650,8	1 016,2	302,1	2 969,2
Main-d'oeuvre (années-personnes)	9 163	13 321	4 865	27 349
Valeur ajoutée aux prix du marché (M\$)	853,8	1 101,8	350,4	2 306,0
Importations (M\$)	1 025,0	260,7	79,9	1 365,6
Revenus du gouv. du Québec (M\$)	219,8	206,6	74,8	501,3
Revenus du gouv. fédéral (M\$)	73,9	78,1	29,1	181,1
Multiplicateur	1,242	1,284	1,362	-

Source(s) : ISQ et compilation ADEC. Les totaux ne correspondent pas nécessairement à la somme des parties en raison de l'arrondissement des données.

...des dépenses d'investissements

L'industrie maritime investit aussi chaque année des montants importants pour réhabiliter ou remplacer ses actifs ou encore pour en acquérir de nouveaux. En 2010, 459,1 M\$ ont été consacrés à ces fins.

Impact économique des dépenses d'investissements de l'industrie du transport maritime en 2010				
	Transport maritime	Activités portuaires	Services de soutien	Total
Montant dépensé (M\$)	85,4	330,8	42,9	459,1
Main-d'oeuvre (années-personnes)	590	2 562	123	3 275
Valeur ajoutée aux prix du marché (M\$)	53,9	224,3	10,7	288,9
Importations (M\$)	45,9	166,8	35,1	247,8
Revenus du gouv. du Québec (M\$)	8,3	34,0	1,5	43,7
Revenus du gouv. fédéral (M\$)	2,9	12,0	0,5	15,4
Multiplicateur	1,209	1,212	1,209	-

Source : ISQ et compilation ADEC. Les totaux ne correspondent pas nécessairement à la somme des parties en raison de l'arrondissement des données.

...des croisières internationales

Bien que n'ayant pas fait l'objet d'une analyse spécifique dans le cadre du présent mandat, les retombées économiques des croisières internationales ont été estimées par Tourisme Québec. Les résultats indiquent que les croisiéristes et membres d'équipage ont dépensé 36,6 millions de dollars en 2010. Ces montants ont généré 378 emplois, contribué au PIB du Québec pour un montant de 22,5 M\$ et rapporté 5,3 M\$ au gouvernement du Québec et 2,2 M\$ au gouvernement fédéral.

La distribution des retombées économiques par région administrative

L'un des objectifs de la Sodes et du MTQ était aussi de témoigner de la contribution économique de l'industrie maritime selon les régions. Le tableau qui suit fournit une indication de cette contribution.



Crédit photo : Garde côtière canadienne

Distribution régionale des emplois et du PIB associés aux dépenses d'exploitation de l'industrie maritime en 2010

Région administrative	Emplois (années-personnes)	PIB (M\$)
Montréal	8 915	751,8
Capitale-Nationale	4 102	345,9
Côte-Nord	4 020	339,0
Montérégie	2 817	237,5
Bas-Saint-Laurent	2 243	189,1
Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine	1 449	122,2
Mauricie	1 121	94,5
Saguenay-Lac-Saint-Jean	629	53,0
Outaouais	328	27,7
Lanaudière	328	27,7
Laurentides	328	27,7
Centre-du-Québec	246	20,8
Chaudière-Appalaches	246	20,8
Laval	219	18,4
Abitibi-Témiscamingue	137	11,5
Nord-du-Québec	137	11,5
Estrie	82	6,9
Total	27 349	2 306,0

Source : ISQ et compilation ADEC. Les totaux ne correspondent pas nécessairement à la somme des parties en raison de l'arrondissement des données.

Quelques faits saillants de l'industrie du transport maritime au Québec

- Un réseau de **20 ports et terminaux** qui desservent l'ensemble du territoire québécois
- Des **retombées économiques** pour toutes les régions du Québec
- **110 millions de tonnes** de marchandises transbordées en moyenne annuellement
- **262 entreprises** qui contribuent pour 2,3 milliards \$ au PIB du Québec
- Plus de **27 000 emplois** générés en mer et à terre
- 1 milliard \$ versé en **salaires** en 2010
- 21 millions \$ consacrés à la **formation de la main-d'oeuvre** (2,1 % de la masse salariale)
- 681 millions \$ de **revenus pour les gouvernements**
- 5,6 millions de **passagers transportés** par traversiers
- **116 300 croisiéristes** qui dépensent lors de leur séjour au Québec plus de 36 millions \$
- Des investissements de 12,9 millions \$ dans les **technologies environnementales**



SOCIÉTÉ DE
DÉVELOPPEMENT
ÉCONOMIQUE
DU SAINT-LAURENT

271, rue de l'Estuaire
Québec (Québec) G1K 8S8

Téléphone : 418 648-4572
sodes@st-laurent.org
www.st-laurent.org

Cette étude a été rendue possible
grâce à la participation de :

Transports
Québec 