

Profil du secteur du transport ferroviaire

UNIFOR DANS LE SECTEUR DU TRANSPORT FERROVIAIRE

Unifor représente plus de 9 000 travailleuses et travailleurs du secteur ferroviaire, répartis dans 37 unités de négociation, ce qui représente un peu moins de 3 % du nombre total de membres d'Unifor. Les membres du syndicat travaillant dans le secteur ferroviaire sont répartis dans l'ensemble du vaste réseau ferroviaire du pays et occupent divers postes, notamment dans des métiers spécialisés tels que la mécanique, la mécanique de moteurs diesels, la mécanique de locomotive et l'électricité, mais aussi comme propriétaires-exploitants, personnel de bureau, représentants du service à la clientèle, dans les opérations hôtelières et les services alimentaires. Un peu plus des deux tiers de l'ensemble des travailleuses et travailleurs du secteur sont couverts par une convention collective, et environ un quart de l'ensemble des travailleuses et travailleurs ferroviaires au Canada sont membres d'Unifor.

En Ontario, les membres d'Unifor sont également employés par Ontario Northland, le service ferroviaire provincial canadien qui dessert le nord de l'Ontario. Ce service ferroviaire a récemment repris ses activités après avoir été suspendu pendant de nombreuses années, afin de répondre aux besoins des communautés et des industries du nord qui ne pouvaient être entièrement satisfaits par le réseau routier.

Les membres d'Unifor travaillent comme propriétaires-exploitants pour CNTL, l'un des plus grands services de transport ferroviaire de marchandises au Canada.

De plus, Unifor représente les travailleuses et travailleurs d'un réseau de services portuaires et intérieurs, qui déchargent des automobiles des navires pour les transporter par chemin de fer, puis par camion, dans des installations appelées « ports automobiles ».

Employeurs d'Unifor

Nombre approx. de membres

Canadien National	4 400
VIA Rail	2 000
Canadien Pacifique	1 400
Ontario Northland	380
CNTL	250

Faits et chiffres du secteur

EXTRANTS

PIB du secteur	9,8 G\$
Part du PIB canadien	0,5 %

EMPLOI

Emploi total (2023)	48 750
Évolution sur 10 ans	19,5 %
Salaire horaire moyen	44,95 \$/heure
Évolution réelle des salaires sur 10 ans	+3,8 %
Nombre moyenne d'heures travaillées par semaine (2023)	38,1

ENVIRONNEMENT

Émissions de gaz à effet de serre (2022)	5 530 kt
Évolution sur 10 ans	-3,1 %
Part du total de l'industrie canadienne	0,8 %

MAIN-D'ŒUVRE

Taux de syndicalisation	67,9 %
Membres d'Unifor dans l'industrie	9 000
Part du total des membres d'Unifor	2,8 %
Nombre d'unités de négociation d'Unifor	37

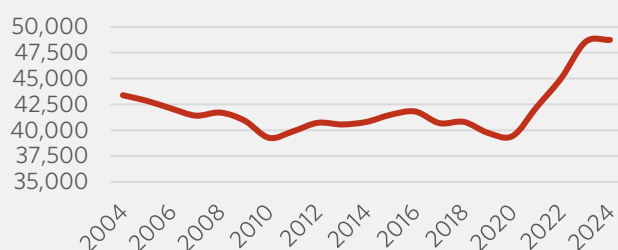
Source : Statistique Canada; Service de recherche d'Unifor. Les données se rapportent à 2024, sauf indication contraire.

SITUATION ACTUELLE

Le secteur ferroviaire au Canada est essentiel pour le transport des marchandises et des personnes entre les provinces et vers les communautés éloignées du Nord. Dans certaines régions, le chemin de fer reste le seul moyen de transport régulier pour le fret et les passagers.

VIA Rail, une société d'État, exploite le seul service ferroviaire interprovincial de passagers au Canada. Comptant 3 400 employés, l'entreprise transporte 3,3 millions de passagers par an et dessert plus de 400 communautés. VIA Rail possède plus de 70 locomotives, plus de 350 wagons et 61 gares.

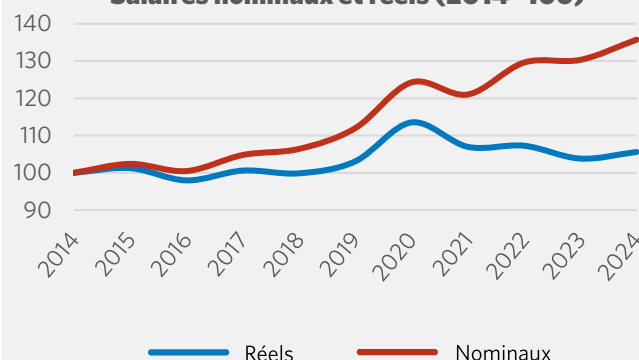
Emploi : 2004-2024



Par contre, VIA Rail n'est pas propriétaire de la plupart des voies qu'elle utilise ni des systèmes de signalisation, ce qui l'oblige à louer l'accès auprès des compagnies ferroviaires privées CPKC et CN. Les trains de VIA Rail n'ont pas la priorité sur ces voies, ce qui explique pourquoi ce service est l'un des plus perturbés au monde.

Récemment, le gouvernement a annoncé la privatisation d'une partie des activités de VIA Rail sous la filiale Alto. Alto devrait fournir un service ferroviaire à grande vitesse entre Toronto et Québec, et prévoit de privatiser entièrement l'exploitation, la maintenance et le service sur cette nouvelle ligne.

Salaires nominaux et réels (2014=100)



Pour le transport de marchandises, le Canada compte deux grandes compagnies ferroviaires de classe I : CN (Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada) et CPKC (Canadian Pacific Kansas City Limited). Le CN et CPKC possèdent et exploitent les voies ferrées et les systèmes de signalisation sur 75 % du réseau ferroviaire du Canada. Les deux sociétés ont leur siège social au Canada, mais desservent également de vastes régions des États-Unis, et CPKC a même étendu ses activités au Mexique. Les compagnies ferroviaires de classe II exploitent 11 500 km de lignes ferroviaires secondaires plus courtes, transportant des marchandises aux côtés d'entités ferroviaires publiques de transport de banlieue comme GO Transit et West Coast Express. Le CN possède également une filiale de transport routier de marchandises, CNTL, qui assure le transport des marchandises acheminées par train depuis les dépôts de rails jusqu'aux entrepôts ou aux ports.

ALLER DE L'AVANT : DÉVELOPPER LE SECTEUR DU TRANSPORT FERROVIAIRE

VIA Rail continue de faire face à d'importantes contraintes financières et d'exercer ses activités sans mandat législatif. L'acquisition récente de nouvelles locomotives et de nouveaux wagons s'est faite auprès de fabricants ferroviaires américains, ce qui a entraîné des retards dans le service en raison d'une incompatibilité entre les nouvelles technologies et les systèmes de signalisation utilisés par les compagnies ferroviaires canadiennes.

Pour les passagers de VIA Rail, les retards sont devenus la norme, car les trains partagent les voies avec les services de fret. Le CN et le CPKC possèdent près de 75 % de toutes les voies ferrées au Canada et plus de 90 % des voies utilisées par VIA Rail. Les services de fret continuent d'avoir la priorité sur les services aux passagers.

Le transport ferroviaire est un élément essentiel des services de transport intermodal et de masse au Canada. Il s'agit souvent du seul moyen efficace pour transporter des biens de consommation, des céréales et des minerais sur de longues distances entre les voies navigables et les centres de production. Or, les chaînes d'approvisionnement sont de plus en plus mises à rude épreuve par des phénomènes climatiques comme les vagues de chaleur extrêmes, les feux de forêt, les inondations et les tempêtes de vent, qui sont de plus en plus fréquents. D'importants investissements dans la modernisation des infrastructures ferroviaires sont nécessaires, ainsi que des progrès technologiques pour améliorer les processus de travail actuels et garantir la sécurité des travailleuses et travailleurs et des marchandises.

Le Canada est devenu un pays peu réglementé où les grandes compagnies

ferroviaires sont soumises à un contrôle minimal. Le pays dépend fortement du département américain des Transports pour une grande partie de sa réglementation. Les récentes coupes importantes dans le régime réglementaire et de recherche aux États-Unis signifient que les Canadiens n'auront plus accès à des ressources importantes. Par conséquent, les investissements du gouvernement canadien dans les programmes de recherche industrielle, l'application de la réglementation et l'essai de nouvelles technologies deviennent essentiels pour combler le vide laissé par les compressions américaines. En outre, les investissements dans la recherche ont toujours été nécessaires pour tenir compte de l'environnement et de la géographie uniques du Canada.

Recommandations en matière de développement du secteur

- Les syndicats doivent continuer à s'opposer aux efforts visant à privatiser et à déréglementer davantage les services de transport ferroviaire. Cela ne fait qu'éroder les conditions de travail et accroître les risques pour la sécurité des travailleuses et travailleurs et du public.
- Des investissements importants sont nécessaires pour revitaliser le service ferroviaire national de passagers au Canada. Cela comprend l'extension du service à l'ensemble du pays, le doublement des voies, la priorité accordée au service aux passagers sur les voies, l'amélioration de la fréquence du service et la modernisation de l'équipement.
- Les technologies d'automatisation et de surveillance continuent d'être mises en œuvre malgré le manque de réglementation et de recherche industrielle au niveau fédéral, ce qui a des répercussions négatives sur l'emploi et la sécurité.