

Profil du secteur du transport routier

UNIFOR DANS LE SECTEUR DU TRANSPORT ROUTIER

Le secteur du transport routier d'Unifor englobe les chauffeuses et chauffeurs de camion, les services de logistique, les chauffeuses et chauffeurs de taxi et de transport en commun, le personnel d'entretien, les conductrices et conducteurs d'autobus scolaires, le secteur des véhicules blindés et les coursiers.

Unifor représente 21 000 membres dans ce secteur, répartis dans 154 unités de négociation, ce qui représente 7 % de l'effectif total du syndicat.

Les membres du secteur du transport routier travaillent comme chauffeuses et chauffeurs salariés, propriétaires-exploitants et travailleuses et travailleurs spécialisés, notamment mécaniciennes et mécaniciens, techniciennes et techniciens, électriciennes et électriciens. De plus, ils occupent des postes d'agentes et agents de sécurité, de représentants et représentantes du service à la clientèle et de personnel de soutien logistique, y compris des commis et commises et des préposés et préposées à l'entretien.

Employeurs d'Unifor	Nombre approx. de membres
Coast Mount Bus Company	5 200
DHL Express	2 100
First Student	1 180
Brink's	1 140
BC Transit	725

Faits et chiffres du secteur

EXTRANTS

PIB du secteur	36,9 milliards
Part du PIB canadien	1,9 %

EMPLOI

Emploi total	414 800
Évolution sur 10 ans	+14,4 %
Pourcentage de travailleurs à temps partiel	14,6 %
Salaire horaire moyen	34,54 \$/heure
Évolution réelle des salaires sur 10 ans	+5,2 %
Nombre moyen d'heures travaillées par semaine	35,9

ENVIRONNEMENT

Émissions de gaz à effet de serre (2022)	26 100 kt
Évolution sur 10 ans	-10,0 %
Part du total de l'industrie canadienne	4,1 %

MAIN-D'ŒUVRE

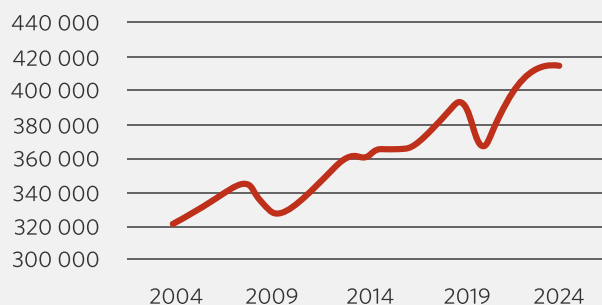
Taux de syndicalisation	28,2 %
Membres d'Unifor dans l'industrie	21 000
Part du total des membres d'Unifor	6,6 %
Nombre d'unités de négociation d'Unifor	154

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

SITUATION ACTUELLE

En 2024, le secteur du transport routier a contribué à hauteur de 36,9 milliards de dollars au produit intérieur brut (PIB) du Canada, soit un peu moins de 2 % des extrants économiques totaux. Ce secteur emploie environ 415 000 personnes et assure 70 % du transport intérieur de marchandises au Canada. En 2023, le transport routier a permis d'acheminer 52 % des importations et 40 % des exportations, 31 % de l'ensemble des échanges commerciaux entre les États-Unis et le Canada transitant par seulement cinq postes frontaliers routiers : le pont Ambassador à Windsor, Fort Érié/Niagara Falls, Sarnia, Emerson et Lacolle.

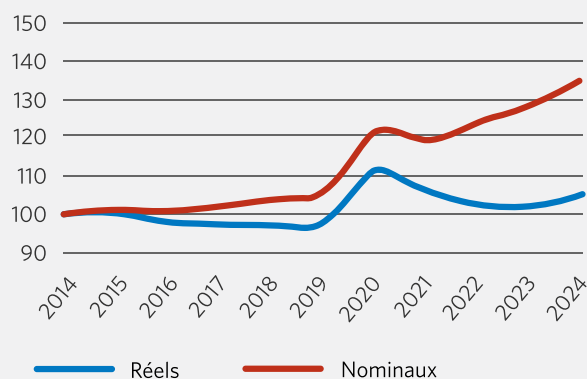
Emploi : 2004 - 2024



Les salaires dans le secteur de la logistique et de la messagerie ont subi une forte pression à la baisse en raison de la concurrence des services de livraison occasionnels et du passage aux plateformes numériques. Au-delà de la concurrence salariale, l'industrie doit relever des défis tels que le manque d'investissements publics et privés dans les infrastructures routières, l'accès insuffisant à des toilettes propres et accessibles, à des choix alimentaires sains et à des aires de stationnement et de repos sûres et sécurisées.

Les travailleuses et les travailleurs de ce secteur font également l'objet de niveaux croissants de surveillance, d'automatisation et de déqualification en raison de la mise en œuvre de l'intelligence artificielle et d'autres outils numériques dans les véhicules. Les systèmes d'intelligence artificielle permettent aux dirigeants de surveiller et de discipliner plus facilement leurs employés.

Salaires nominaux vs salaires réel (2014 = 100)



L'application non réglementée et non testée des nouvelles technologies nuit à l'environnement de travail, en particulier dans les secteurs de la logistique et des véhicules blindés. Dans ces secteurs, l'accent reste mis sur l'automatisation maximale des services, tout en exigeant des travailleuses et des travailleurs qu'ils accomplissent leurs tâches de manière irréprochable malgré une pression croissante.

En 2024, le taux de syndicalisation dans le secteur du transport routier était d'environ 28 %; toutefois, la densité syndicale varie considérablement d'un sous-secteur à l'autre. La croissance des salaires a stagné au cours des années qui ont précédé la pandémie de COVID-19, les salaires réels (ajustés en fonction de l'inflation) ayant diminué d'une année sur l'autre. Depuis, leur progression s'est accélérée, mais les niveaux historiques de l'inflation ont continué de freiner la croissance des salaires réels dans le secteur, qui n'ont augmenté que de 5,2 % au cours de la dernière décennie.

PROCHAINES ÉTAPES : DÉVELOPPER LE SECTEUR DU TRANSPORT ROUTIER

Le secteur du transport routier sera fortement touché par la guerre tarifaire menée par les États-Unis. Néanmoins, les nouveaux marchés publics dans ces domaines et l'activité économique générée par les grands projets de construction nationale offrent d'importantes possibilités d'accroître la production canadienne de véhicules de transport en commun et de logistique, ainsi que d'infrastructures de recharge électrique.

Il serait également important de soutenir les entreprises qui fabriquent des véhicules électriques et des batteries rechargeables au Canada, car cela contribuerait à réduire les émissions de gaz à effet de serre et à créer des emplois dans le secteur des transports. Associée à une expansion de l'infrastructure des stations de recharge et à des programmes publics visant à installer des stations de recharge résistantes aux intempéries, cette initiative accélérera la transition vers des véhicules à faibles émissions dans l'ensemble du secteur.

La précarisation est devenue une préoccupation importante pour les exploitantes et exploitants, chauffeuses et les chauffeurs, alors que les entreprises ajustent leurs tactiques pour éviter la syndicalisation. Dans de nombreux cas, les chauffeuses et chauffeurs salariés ont été remplacés par des contractantes et contractants dépendants mal classifiés qui travaillent comme propriétaires-exploitantes et propriétaires-exploitants ou comme travailleuses et travailleurs occasionnels.

Les mesures de protection pour les travailleuses et travailleurs et les syndicats sont essentiels pour garantir la sécurité et la résilience des chaînes d'approvisionnement. L'instauration de salaires planchers et de négociations sectorielles similaires à ceux en vigueur dans le secteur du transport routier portuaire en Colombie-Britannique peut contribuer à réduire la compression salariale et la précarisation. La négociation collective libre et équitable permet d'assurer les conditions de travail et les salaires nécessaires pour attirer une main-d'œuvre hautement qualifiée dans ces secteurs et conserver les ressources économiques au Canada.

Les technologies de surveillance des transports sont principalement conçues et développées par des entreprises basées en Chine ou aux États-Unis. Les données issues de ces systèmes de surveillance et d'IA sont souvent stockées dans des centres de données étrangers. Il convient d'adapter les lois relatives à la protection de la vie privée, à la surveillance et à l'IA de manière à garantir que les données recueillies sur les Canadiens soient conformes aux réglementations nationales en matière de stockage.

Recommandations pour le développement du secteur

- La promotion des véhicules autonomes, du modèle économique basé sur les plateformes, de la monnaie numérique et de l'utilisation de dispositifs de surveillance pour contrôler les travailleuses et les travailleurs continuent de menacer tant la sécurité de l'emploi que la qualité des emplois.
- Les investissements destinés à soutenir la transition vers des voitures, des camions et des transports en commun à zéro émission seront essentiels pour réduire les émissions de gaz à effet de serre, tout en créant des débouchés qui favoriseront la fabrication de véhicules électriques au Canada.
- La mauvaise classification des chauffeuses et chauffeurs doit être corrigée par une application plus rigoureuse des lois du travail.
- Les gouvernements doivent mettre en place des protections solides contre les fluctuations des normes salariales et du travail, ainsi qu'une couverture par des conventions collectives en cas de transfert de contrats.
- Les infrastructures essentielles pour répondre aux besoins des chauffeuses et des chauffeurs routiers sont insuffisantes, notamment en matière d'accès à des aires de repos sécurisées, à des toilettes et à des aires de stationnement.
- D'importants investissements dans les infrastructures et l'exploitation des transports en commun s'imposent pour garantir que ceux-ci restent abordables et accessibles.